

**PENGARUH PENERAPAN PERILAKU KESELAMATAN PENGENDARA
RODA DUA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS
PADA REMAJA DI RANTAUPRAPAT
SKRIPSI**



OLEH

AZMIATUSSAHLIAH
0801163119

**PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**

**PENGARUH PENERAPAN PERILAKU KESELAMATAN PENGENDARA
RODA DUA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS
PADA REMAJA DI RANTAUPRAPAT**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat**

OLEH :

**AZMIATUSSAHLIAH
NIM. 0801163119**

PROGRAM STUDI ILMU KESEHATAN MASYARAKAT

FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

SUMATERA UTARA

MEDAN

2021

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama Mahasiswa : Azmiatussahliah
NIM : 0801163119
Program Studi : Ilmu Kesehatan Masyarakat
Tempat/TGL Lahir : Rantauprapat/ 10 Agustus 1998
Judul Skripsi : Pengaruh Penerapan Perilaku Keselamatan Pengendara Roda Dua Terhadap Potensi Kecelakaan Lalulintas pada Remaja di Rantauprapat

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini merupakan hasil karya asli saya yang diajukan untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Strata 1 di Program Studi Kesehatan Masyarakat FKM UIN Sumatera Utara Medan.
2. Semua sumber yang saya gunakan dalam penulisan ini telah saya cantumkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Program Studi Kesehatan Masyarakat FKM UIN Sumatera Utara Medan.
3. Jika dikemudian hari terbukti bahwa karya ini bukan hasil karya asli saya atau merupakan hasil jiplakan dari karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku di Program Studi Kesehatan Masyarakat FKM UIN Sumatera Utara Medan.

Medan, 30 September 2021



Azmiatussahliah
NIM. 0801163119

HALAMAN PERSETUJUAN

Nama : Azmiatussahliah

Nim : 0801163119

PENGARU PENERAPAN PERILAKU KESELAMATAN PENGENDARA

RODA DUA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS

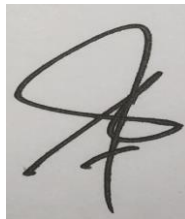
PADA REMAJA DI RANTAUPRAPAT

Dinyatakan bahwa skripsi dari mahasiswa ini telah di periksa dan di pertahankan dihadapan Tim Penguji Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan

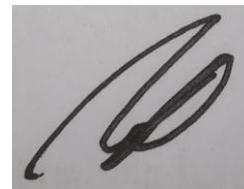
Menyetujui :

Pembimbing Skripsi



Tri Bayu Purnama SKM, M.Med.Sci
NIP. 199210142019031011

Pembimbing Integrasi



Dr. Watni Marpaung, M.A
NIP.198205152009121007

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

**PENGARUH PENERAPAN PERILAKU KESELAMATAN PENGENDARA
RODA DUA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS PADA
REMAJA DI RANTAUPRAPAT**

Yang di persiapkan dan di pertahankan oleh

Azmiatussahliah

NIM : 0801163119

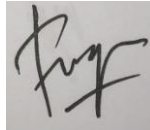
Telah Diuji dan Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji

Skripsi Pada Tanggal 24 Maret 2021

Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

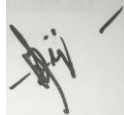
TIM PENGUJI

Ketua Penguji




Dr. Mhd. Furqan, S.Si., M. Comp.Sc
NIP. 19800806200641003

Penguji II



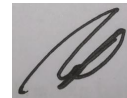
Dewi Agustina, S. Kep, NS, M.kes
NIP. 197008172010012006

Penguji I



Tri Bayu Purnama SKM, M.Med.Sci
NIP. 199210142019031011

Penguji Integrasi



Dr. Watni Marpaung, M.A
NIP. 198205152009121007

Medan, 24 Maret 2021
Program Studi Kesehatan Masyarakat
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Islam Negeri Sumatera Utara
Dekan

Prof. Dr. Syafaruddin, M.Pd.
NIP. 196207161990031004

**PENGARUH PENERAPAN PERILAKU KESELAMATAN PENGENDARA
RODA DUA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS PADA
REMAJA DI RANTAUPRAPAT**

**AZMIATUSSAHLIAH
NIM. 0801163119**

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global terutama pada Negara- Negara berkembang seperti Indonesia. Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sering menjadi berita umum dan utama di berbagai media. WHO menilai bahwa kecelakaan lalu lintas sdi Indonesia merupakan pembunuh terbesar ke tiga di bawah penyakit jantung coroner dan tuberculosis (TBC). Desain penelitian yang digunakan yaitu *Cross Sectional* dengan jenis penelitian kuantitatif. Populasi pada penelitian ini sebanyak 512 responden, dengan rumus pengambilan sample yaitu *random sampling*. Pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner resiko kecelakaan lalu lintas. Analisis data menggunakan uji *Chi Square*. Hasil penelitian yang ditemukan yaitu factor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yaitu usia nilai $p = 0,000$ atau < 0.05 , jenis kelamin dengan nilai $p= 0,042$ atau < 0.05 , tingkat pendidikan dengan nilai $p= 0,000$ atau $< 0,05$, pengalaman berkendara dengan nilai $p= 0,042$ atau $<0,05$, kepemilikan SIM dengan nilai $p= 0,000$ atau $< 0,05$, penggunaan alat keselamatan dengan nilai $p= 0,035$ atau $< 0,05$, komponen pendukung sepeda motor dengan nilai $p= 0,000$ atau $< 0,05$ dan izin orang tua dengan nilai $p= 0,023$ atau $< 0,05$ yang artinya memiliki hubungan yang kuat. Kesimpulan dari penelitian ini adalah perilaku remaja memiliki pengaruh dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Saran kepada remaja pengendara sepeda motor agar lebih memperhatikan perilaku dalam mengendarai sepeda motor agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci : Kecelakaan lalu lintas, perilaku, remaja

**THE EFFECT OF IMPLEMENTING SAFETY BEHAVIORS OF TWO
WHEELS ON THE POTENTIAL OF TRAFFIC ACCIDENTS IN
TEENAGERS IN RANTAUPRAPAT**

**AZMIATUSSAHLIAH
NIM. 0801163119**

ABSTRACT

Traffic accidents are still a global problem, especially in developing countries like Indonesia. Traffic accidents are events that often make general news and headlines in various media. WHO assesses that traffic accidents in Indonesia are the third biggest killer under coronary heart disease and tuberculosis (TBC). The research design used is cross sectional with quantitative research type. The population in this study were 512 respondents, with a sampling formula that is random sampling. Data collection was carried out by using a traffic accident risk questionnaire. Data analysis using Chi Square test. The results found that the factors associated with traffic accidents, namely age $p = 0.000$ or <0.05 , gender with a value of $p = 0.042$ or <0.05 , education level with a value of $p = 0.000$ or <0.05 , driving experience with a value $p = 0.042$ or <0.05 , SIM ownership with p value = 0.000 or <0.05 , use of safety equipment with a value of $p = 0.035$ or <0.05 , motorcycle supporting components with $p = 0.000$ or <0.05 and parental consent with a value of $p = 0.023$ or <0.05 , which means they have a strong relationship. The conclusion of this study is that adolescent behavior has an influence on traffic accidents. Suggestions for young motorcyclists to pay more attention to the behavior of riding motorbikes to avoid traffic accidents.

Keywords :Traffic accidents, behavior, tennagers

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP
(CURRICULUM VITAE)**

DATA PRIBADI

Nama : Azmiatussahliah

Jenis Kelamin : Perempuan

Tempat/Tgl Lahir : Rantauprapat, 10 Agustus 1998

Agama : Islam

Golongan Darah : A

Status Perkawinan : Belum Menikah

Kewarganegaraan : Indonesia

Alamat : Menteng VII, No.93, Medan Denai

E-mail : azmiatussahliah@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN FORMAL :

- SD Negeri 116874 Rantauprapat (2004-2010)
- MTs PP Ar-Raudhatul Hasanah Medan (2010-2013)
- MAN Rantauprapat (2013-2016)
- Universitas Islam Negeri Sumatera Utara (2016-2020)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Allah SWT karena atas berkat rahmat, nikmat, dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul “Pengaruh Penerapan Perilaku Keselamatan Pengendara Roda Dua Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Rantauprapat ”. Guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat pada Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.

Pada penulisan skripsi ini tentu tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak dalam bentuk apapun. Oleh sebab itu pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. DR.H.Syahrin Harahap, MA. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan
2. Bapak Prof.Dr. Syafaruddin, M.Pd selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan
3. Ibu Susilawati, SKM, M.Kes., selaku Kepala Program Studi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan
4. Bapak Tri Bayu Purnama, SKM, M.Med, Sci selaku Dosen Pembimbing Skripsi, yang dengan sangat sabar dalam membimbing, meluangkan banyak waktu, dan memberikan arahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

5. Bapak Dr. Watni Marpaung, M.Ag., selaku pembimbing Integrasi Keislaman pada skripsi ini yang telah meluangkan waktu, memberikan arahan, dan saran untuk kesempurnaan skripsi ini.
6. Ibu Dewi Agustina S.Kep, M.Kes., selaku penguji umum pada seminar proposal yang telah meluangkan waktu, memberikan arahan, dan saran untuk kesempurnaan skripsi ini.
7. Seluruh dosen dan staff Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Islam Negeri Sumatera Utara yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu yang telah memberikan banyak pelajaran, ilmu, serta dukungan selama dibangku perkuliahan.
8. Terkhusus kepada orang tua saya, Drs. H. M. Irsad Kamil , M.Pd.I dan Dra. Hj. Azizah yang telah banyak membimbing saya dengan kasih sayang dan cinta, memberikan dukungan dan dorongan semangat, serta selalu memberikan do'a kepada saya tanpa henti, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
9. Serta saudara dan saudari tersayang, Susilawati S.Pd dan Azrial Afithar, yang telah memberikan dukungan kepada penulis.
10. Kelompok belajarku yang tersayang Meidy Anggita Rambe, Nuraida Fitri SKM, Siti Arfah Pohan SKM, serta Nuzulia Sirait, yang setia menemani baik suka maupun duka, memberikan motivasi dan semangat. Terimakasih untuk dukungan dan waktu yang telah kita lalui bersama, saya beruntung mengenal kalian.
11. Sahabatku tersayang Fauziah batubara, Desi Amalia,Anni Kholila, Alfiah, dan para anggota grup Calon Istri yang juga sudah membantu dan terus memberikan

dukungan untuk saya. Tak lupa juga untuk Muhammad Subhan yang sudah banyak membantu saya dalam pengerjaan skripsi ini.

12. Kepada teman-teman seperjuangan saya FKM UINSU yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu. Saya ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan semangat yang diberikan kepada saya, sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan pada penulisan skripsi ini, oleh sebab itu penulis berharap saran dan kritikan dari pembaca, agar nanti skripsi ini dapat berkembang lebih baik lagi dan semoga penulisan skripsi ini dapat menambah ilmu dan wawasan serta bermanfaat bagi kita semua.

Medan, 04 Oktober 2021

Penulis

Azmiatussahliah

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGAJUAN	i
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xxvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan	5
1.3.1 Tujuan Umum	5
1.3.2 Tujuan Khusus	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.4.1 Bagi Peneliti	6
1.4.2 Bagi Pengendara	6
1.4.3 Bagi Akademisi	6
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	7
BAB II LANDASAN TEORITIS	8
2.1 Konsep Perilaku	8
2.1.1 Pengertian Perilaku	8
2.1.2 Teori Perubahan Perilaku	11
2.1.3 Perilaku Berkendara	12

2.2 Kecelakaan Lalu Lintas	13
2.2.1 Defenisi Kecelakaan Lalu Lintas	13
2.2.2 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas	14
2.2.3 Dampak Kecelakaan Lalu Lintas	14
2.2.4 Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas	15
2.2.5. Upaya Pencegahan dan Pengendalian Kecelakaan	16
2.3 Remaja	17
2.4 Cara Berkendara dengan Selamat (Safety Riding)	18
2.5 Faktor yang mendasari Perilaku Berkendara Sepeda Motor	22
2.5.1 Usia	22
2.5.2 Jenis Kelamin	23
2.5.3 Pendidikan	24
2.5.4 Pengalaman	24
2.6 Kajian Integrasi Keislaman	25
2.6.1 Istilah Kecelakaan dalam Islam	25
2.6.2 Konsep Kecelakaan Lalu Lintas dalam Islam	27
2.6.3 Menaati Peraturan dalam Pandangan Islam	29
2.6.4 Maqashid Asy-Syariah	32
2.7 Kerangka Teori	37
2.8 Kerangka Konsep Penelitian	38
2.9 Hipotesa Penelitian	39
BAB III METODE PENELITIAN	40
3.1 Jenis dan Desain Penelitian	40
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	40
3.3 Populasi dan Sampel	40
3.3.1 Populasi	40
3.3.2 Sampel	40
3.3.3 Teknik Pengambilan Sampel	42
3.4 Variabel Penelitian	42

3.5 Definisi Operasional	43
3.6 Aspek Pengukuran	46
3.7 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas	48
3.7.1 Uji Validitas	48
3.7.2 Uji Reliabilitas	48
3.8 Teknik Pengumpulan Data	49
3.8.1 Jenis Data	49
3.8.1.1 Data Primer	49
3.8.1.2 Data Sekunder	49
3.8.2 Alat dan Instrumen Penelitian	49
3.8.3 Prosedur Pengumpulan Data	50
3.9 Analisis Data	50
3.9.1 Analisis Univariat	50
3.9.2 Analisis Bivariat	51
BAB IV Hasil dan Pembahasan	52
4.1 Hasil Penelitian	52
4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	52
4.1.2 Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja	53
4.1.3 Gambaran Distribusi Faktor Risiko	54
4.1.4 Determinan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja	56
4.2 Pembahasan	61
4.2.1 Pengaruh Usia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja ..	61
4.2.2 Pengaruh Jenis Kelamin Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.....	64
4.2.3 Pengaruh Pendidikan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	65
4.2.4 Pengaruh Pengalaman Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	67
4.2.5 Pengaruh Kepemilikan SIM Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas ..	69
4.2.6 Pengaruh Penggunaan APD Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas....	71
4.2.7 Pengaruh Komponen kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.	73
4.2.8 Pengaruh Izin Orang Tua Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	74
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	76

A.KESIMPULAN	76
B.SARAN	76
DAFTAR PUSTAKA	78

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kerangka Teori	37
Tabel 2.2 Kerangka Konsep	38
Tabel 3.1 Definisi Operasional Penelitian	43
Tabel 4.1 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas	53
Tabel 4.2 Distribusi Jenis Kecelakaan Lalu Lintas	53
Tabel 4.3 Distribusi Bagian Tubuh Yang Cidera.....	54
Tabel 4.4 Distribusi Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Skala Kategorik	54
Tabel 4.5 Hubungan Usia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	56
Tabel 4.6 Hubungan Jenis Kelamin Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	57
Tabel 4.7 Hubungan Pendidikan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	57
Tabel 4.8 Hubungan Pengalaman Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	58
Tabel 4.9 Hubungan Kepemilikan SIM Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas ..	59
Tabel 4.10 Hubungan Penggunaan APD Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	59
Tabel 4.11 Hubungan Komponen Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	60
Tabel 4.12 Hubungan Izin Orang Tua Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas	61

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 INFORMED CONSENT	82
LAMPIRAN 2 KUESIONER PENELITIAN.....	83
LAMPIRAN 4 Hasil Uji Statistik	87
LAMPIRAN 4 Dokumentasi Lapangan.....	102

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah global terutama di Negara - negara berkembang seperti Indonesia. Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sering menjadi berita umum dan utama diberbagai media. Segala upaya untuk mecegah dan mengecilkan angka dari kejadian kecelakaan lalu lintas telah dilakukan namun angka kejadian kecelakaan di lalu lintas masih cukup tinggi. (Annisa Hidayati, 2016)

Badan Kesehatan Dunia (WHO) mengatakan sekitar 1,25 juta orang didunia meninggal akibat kecelakaan dilalu lintas. Angka kejadian kecelakaan tersebut tidak berubah semenjak tahun 2013. Kecelakaan dilalu lintas adalah penyebab kematian utama disetiap kalangan usia dan juga menjadi penyebab dari kematian nomor satu pada usia muda yaitu 15 tahun sampai 29 tahun (WHO,2015). Lebih dari 90% kematian di dunia kecelakaan di jalan raya terjadi diNegara dengan penghasilan rendah dan menengah. 46% dari mereka merupakan “pengguna jalan rentan” terdiri dari pejalan kaki, pengguna sepeda, dan pengguna sepeda motor(Arizona, 2013). Secara global, angka kejadian standar usia kecelakaan di jalan raya pada tahun 2017 adalah 692 per 100.000 dimana angka tersebut 11 kali lebih tinggi dari angka kejadian pada tahun 1990 (James, 2017). Selain Menjadi Penyebab Kematian

nomor satu, kecelakaan Lalu Lintas Juga Menjadi Penyebab Nomor dua dari kesakitan dan kecacatan (Eni mahawati, 2013).

Perilaku merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku merupakan respons dan reaksi seseorang tentang rangsangan dari luar (stimulus). Perilaku merupakan faktor kedua terbesar setelah lingkungan yang dapat mempengaruhi kesehatan individu, kelompok, atau masyarakat. Safety riding merupakan salah satu perilaku yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan terjadinya kecelakaan lalu lintas serta memaksimalkan keselamatan dalam berkendara. Perilaku safety riding meliputi 3 hal yaitu sebelum, saat, dan setelah berkendara (Yayan, 2017).

Anak remaja merupakan populasi yang paling beresiko dalam berkendara tidak aman. Mereka kerap mencari sensasi seperti ugal ugalan dalam berkendara yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Mencari sensasi, keramahan, dan ketidak sabaran adalah sikap kepribadian yang dapat menyebabkan resiko mengemudi terutama untuk pengendara muda (Clarke, 2007). Remaja adalah masa dimana anak mengalami perkembangan yang cukup pesat, emosi yang selalu bergejolak saat remaja merupakan potensi sekaligus permasalahan yang harus mendapat perhatian serius baik oleh orangtua maupun tenaga pendidik. Emosi positif seperti rasa senang, suka, cinta dan bahagia adalah potensi positif yang dapat membawa remaja pada perilaku positif pula. Sebaliknya emosi negative seperti marah, kecewa, takut, cemas, dan benci merupakan emosi yang dapat memicu munculnya berbagai permasalahan remaja (Nurul Azmi, 2015).

Perilaku *safety riding* yang dilakukan sebelum berkendara yaitu, melakukan stretching untuk melemaskan otot-otot dan melakukan pemeriksaan kelengkapan dan kondisi kendaraan. Pada saat berkendara salah satu perilaku *safety riding* yang dapat dilakukan yaitu dengan membawa kelengkapan surat seperti SIM C dan STNK serta penggunaan *safety apparels* berupa jaket, sepatu, sarung tangan, dan masker. Salah satu perilaku *safety riding* setelah berkendara yaitu dengan cara melakukan servis secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan (ekawati, 2017).

Rentang usia remaja adalah 10 sampai 21 tahun menurut beberapa ahli. Fase remaja adalah fase peralihan dari fase anak-anak menuju masa dewasa. Pada fase ini pencapaian identitas diri sangat menonjol, pemikiran semakin logis, abstrak, dan idealistis. Dalam fase ini memiliki kondisi-kondisi serta tuntutan-tuntutan yang khusus dan berbeda bagi setiap orang untuk bersikap dan bertindak dalam melakukan suatu keadaan berbeda dari tahap satu ke tahap yang lain. Hal ini tampak jelas ketika seseorang mengekspresikan emosi-emosinya (Amita, 2018).

Sepeda motor merupakan kendaraan yang praktis, efisien, dan irit sebagai sarana untuk menjalankan aktifitas kerja, sekolah dan lainnya. Data statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia menduduki peringkat 2 di dunia setelah Nepal. Setiap tahun tidak kurang dari 36.000 orang meninggal atau setiap hari rata-rata 99 orang tewas di jalan raya (The globe jurnal, 2013). Di Indonesia jumlah kendaraan bermotor meningkat setiap tahunnya, dan kelalaian manusia menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2013 berbagai upaya untuk meminimalisir tingkat kecelakaan tersebut telah banyak di upayakan, diantaranya adalah penggunaan

lajur khusus sepeda dan motor, menyalakan lampu baik siang ataupun malam, penggunaan perlengkapan standar motor seperti spion, dan yang terus digalakan adalah upaya *safety riding*, yaitu dengan cara berkendara yang aman dan nyaman. Angka kecelakaan di jalan raya meski terlihat menurun, tetapi sebenarnya angka statistik kecelakaannya terutama pada korban pelajar meningkat (Dewi kurnasih, 2014)

Menurut WHO (2015) di Negara - negara berkembang seorang anak mengendarai sepeda motor merupakan hal yang biasa. Penelitian mengenai kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di Thailand, menemukan bahwa sekitar sepertiga dari pengendara sepeda motor berada pada usia di bawah 21 tahun. Berdasarkan penelitian yang dilakukan pada 12 rumah sakit di provinsi Thailand di dapati 7,4% pengendara sepeda motor berusia di bawah 15 tahun yang cidera. Sebanyak 49% dari mereka sudah mengendari sepeda motor mulai dari umur 8-14 tahun (Dewi Handayani, 2017).

WHO menilai bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia merupakan pembunuh terbesar ke tiga di bawah penyakit jantung coroner dan tuberculosis (TBC). Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (2015) pun mengatakan bahwa selama lima tahun terakhir kecelakaan transportasi adalah penyebab kematian terbesar pada usia sekolah dan remaja disamping penyakit demam berdarah dan tuberkolosis (TBC) (Dewi kurnasih, 2014).

Rantauprapat termasuk salah satu kota dengan penduduk yang padat sebagian besar penduduk nya adalah berusia remaja. Rantauprapat juga merupakan daerah lintas yang sering di lalui oleh pengendara. Berdasarkan data yang didapat dan

studi pendahuluan yang dilakukan dengan cara observasi sepanjang jalan lintas Rantauprapat ditemukan 80% dari pengguna sepeda motor adalah anak berusia remaja. Dan 50% kebanyakan dari mereka sudah terbiasa untuk melanggar peraturan lalu lintas seperti tidak menggunakan helm, melampaui batas kecepatan, dan menerobos lampu merah. Hal ini yang dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang memakan korban pada anak usi remaja.

1.2 Rumusan Masalah

Angka dari kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh terjadinya pelanggaran lalu lintas masih tergolong tinggi di Indonesia yang di dominasi pada anak usia remaja. Hal ini seharusnya dapat di minimalisir dengan usaha promotif dan preventif dalam keselamatan berkendara. Akan tetapi kenyataannya masih banyak pengendara remaja yang tidak mematuhi dan menyepelekan peraturan lalu lintas yang ada. Hal ini yang dapat menjadi pemicu terjadinya Kecelakaan lalu lintas yang tidak sesuai dengan Undang – undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan cara berkendara yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Tingginya volume kendaraan dan remaja berkendara di kota Rantauprapat dapat menjadi alat ukur perilaku remaja dalam berkendara. Oleh karena itu peneliti ingin mengetahui pengaruh perilaku remaja dalam berkendara dengan potensi kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Rantauprapat.

1.3 Tujuan penelitian

1.3.1 Tujuan umum

Untuk mengetahui faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku remaja berkendara di sepanjang jalan lintas Rantauprapat.

1.3.2 Tujuan khusus

- a. Mengetahui gambaran perilaku remaja berkendara.
- b. Mengetahui gambaran Factor Predisposisi (pengetahuan, sikap, usia, jeniskelamin, lama berkendara, pengalaman pelanggaran, pengalaman kecelakaan) pada remaja yang mengendarai sepeda motor di jalan lintas Rantauprapat.
- c. Mengetahui gambaran faktor pemungkin (kepemilikan SIM, alat keselamatan berkendara) pada remaja yang mengendarai sepeda motor di jalan lintas Ranauprapat.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

Terbentuknya penelitian ilmiah ini agar mampu meluaskan wawasan daftar bacaan pembaca terhadap pengaruh faktor penerapan perilaku keselamatan pengendara roda dua terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja di Rantauprapat.

1.4.2 Bagi Pengendara

Penelitian ini juga memiliki manfaat terhadap para pengendara roda dua khususnya pada usia remaja agar lebih mampu mengetahui dan menerapkan perilaku keselamatan yang dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

1.4.3 Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi kalangan akademisi sebagai informasi terhadap penelitian selanjutnya.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari penerapan perilaku keselamatan pengendara roda dua terhadap potensi kecelakaan dilalu lintas pada remaja di Rantauprapat. Penelitian ini dilaksanakan pada Tahun 2020 dan dilakukan oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat. Penelitian ini dilakukan berguna untuk memperluas akses bacaan dan kajian tentang perilaku keselamatan berkendara pada remaja. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan desain penelitian *cross sectional*. Data diambil dari data primer berupa wawancara menggunakan kuesioner serta data sekunder diambil dari rujukan laporan kecelakaan lalu lintas dari bagian laka lantans polres Rantauprapat.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Konsep Perilaku

2.1.1. Pengertian Perilaku

Manusia memiliki suatu perilaku yang pada hakikatnya digunakan untuk melakukan suatu aktivitas untuk dirinya sendiri, perilaku juga merupakan upaya yang dilakukan oleh organisme tersebut, baik dapat diamati secara langsung ataupun tidak langsung. Dan hal ini berarti bahwa suatu perilaku terjadi apabila ada sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi yakni disebut rangsangan (stimulus), dengan demikian suatu rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi perilaku tertentu (Notoatmodjo, 2007).

Skinner (Notoatmodjo,2007) mengatakan serta merumuskan bahwa suatu tingkah laku ataupun perilaku manusia merupakan suatu respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Yang mana perilaku ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme, dan kemudian organisme tersebut merespon, maka teori skinner disebut teori “*S-O-R atau stimulus organisme respon*”. Skinner juga membedakan adanya dua proses yaitu :

- a. *Respondent respon* atau *reflexive*, yakni respon yang disebabkan oleh rangsangan-rangsangan (stimulus) tertentu. Stimulus semacam ini disebut *electing stimulation* karena menciptakan tanggapan yang relative tetap. Misalnya pada makanan yang lezat menimbulkan keinginan untuk makan, cahaya terang menyebabkan mata tertutup, dan sebagainya.”

- b. *Operant respon atau instrumental respon*, yakni respon yang muncul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau perangsang tertentu. Perangsang ini disebut *reinforcing stimulation atau reinforce*, karena memperkuat respon. Misalnya apabila seorang petugas kesehatan melaksanakan tugasnya dengan baik (respon terhadap uraian tugasnya atau job skripsi) kemudian memperoleh penghargaan dari atasnya (stimulus baru), maka petugas kesehatan tersebut akan lebih baik lagi dalam melaksanakan tugasnya.

Dalam buku Sunaryo 2004, menjelaskan secara garis besar bentuk perilaku terdiri dari :

1. Perilaku pasif (*respons internal*)

bersifat masih tertutup, terjadi dalam diri individu dan tidak dapat diamati secara langsung. Perilaku ini hanya sebatas sikap belum ada tindakan yang nyata.

2. Perilaku Aktif (*Respon Ekstern*)

Bersifat terbuka, dan suatu perilaku yang dapat diamati secara langsung.

Benyamin Bloom (1908) dalam effendi dan makhfudli (2009), membagi perilaku manusia menjadi tiga domain,ranah,atau kawasan, yaitu :

1) Kognitif

Kognitif atau pengetahuan ialah komponen yang terpenting dalam menciptakan tindakan seseorang. Berdasarkan pengalaman dan penelitian terbukti bahwa perilaku yang di dasari oleh pengetahuan akan lebih lama bertahan daripada perilaku yang tidak di dasari oleh pengetahuan.

Pengetahuan yang tercakup dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan yaitu :

- a. Tahu (*know*)
- b. Memahami (*comprehension*)
- c. Aplikasi (*Apication*)
- d. Analisis (*analysis*)
- e. Sintesis (*synthesis*)
- f. Evaluasi (*evaluation*)
- g. Sikap (*attitude*)

Sikap di dalam domain efektif terdiri atas beberapa tingkatan, sebagai berikut : (notoadmojo,2007)

- a) Menerima (*receiving*) dapat diartikan bahwa subjek mau dan memperhatikan stimulus yang di berikan.
- b) Merespon (*responding*) yaitu membrikan jawaban apabila ditanya, mengerjakan dan menyelesaikan tugas yang di berikan.
- c) Menghargai (*valuing*) dengan berinteraksi dengan orang lain untuk mengerjakan atau mendiskusikan suatu masalah merupakan indikasi tingkat tiga.
- d) Bertanggung jawab (*responsible*) atas segala sesuatu yang telah dipilihnya dengan segala resiko merupakan sikap yang paling tinggi.

2) Psikomotorik

Menfokuskan fungsi keterampilan motoric/keahlian fisik. Untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan yang nyata dan diperukan

suatu faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan seperti adanya fasilitas. Selain itu juga di perlukan faktor pendukung (support) dari pihak lain (Efendi & Mah khfudi,2009).

2.1.2. Teori perubahan perilaku

Ilmu perilaku memiliki banyak sekali teori empiris penunjang maupun kejelasan yang dapat menjelaskan terjadinya perubahan perilaku terkait kesehatan dan keselamatan. Teori ini memiliki kerangka kerja yang dapat menganalisis dan mengetahui faktor khusus yang mungkin berkaitan dengan perilaku kesehatan tertentu. Dengan demikian, penelitian awal untuk mengubah perilaku harus menggunakan konsep yang tepat dari teori perubahan perilaku kesehatan yang aplikatif terhadap suatu masalah (Bensley & Fisher,2008).

Perilaku manusia sebagian besar dibentuk dan dapat dipelajari, berkaitan dengan itu Walgito (2003) menerangkan beberapa cara terbentuknya sebuah perilaku seseorang adalah sebagai berikut :

- a. Kebiasaan, terbentuknya perilaku karena kebiasaan yang sering dilakukan, misal menggosok gigi sebelum tidur, dan bangun pagi sarapan pagi.
- b. Pengertian (*insight*) terbentuknya perilaku ditempuh dengan pengertian, misalnya bila naik motor harus menggunakan helm, agar jika terjadi sesuatu di jalan, bisa sedikit menyelamatkan anda.
- c. Penggunaan model, pembentukan perilaku melalui ini, contohnya adalah ada seseorang yang menjadi sebuah panutan untuk seseorang mau berperilaku seperti yang ia lihat saat itu.

Menurut konsep dari Lawrence Green, yang dikutip oleh Notoatmodjo (2007) bahwa perilaku dipengaruhi oleh 3 faktor yaitu : Faktor predisposes, Faktor pemungkin, Faktor penguat.

2.1.3. Perilaku berkendara

Khisty dan Lall (2003) dalam pamungkas (2014) mengatakan bahwa proses pengambilan keputusan yang dilakukan seseorang sebagai pengendara meliputi rantai klasik yang terdiri atas proses mengindra, menerima, menganalisis, memutuskan, menanggapi. Pengendara memiliki dua fungsi dalam system. Pertama, pengendara menggunakan system untuk berpindah dari satu titik ke titik yang lain dalam satu periode tertentu, dengan mempertimbangkan keselamatan, kemudahan, dan kenyamanan. Kedua, pengemudi juga bertindak sebagai petunjuk dan system kendali bagi kendaraan. Untuk melakukan ini pengendara harus mendeteksi dan menseleksi informasi dari lingkungan sekitar, termasuk bentuk geografis jalan raya, menterjemahkav kepuusan daam bentuk tindakan terhadap kendaraan. Melalui tanggapan yang benar, terdapat sebuah ineraksi yang selaras dan berkelanjutan antara geometri jalan raya, kendaraan dan pengendara.

Menurut Rosolino, (2014) tingkah laku berkendara sangat berpengaruh terhadap keselamatan dalam berlalu lintas. Berbagai komponen perilaku berkendara yang mampu mempengaruhi keselamatan di jalan adalah kecepatan, kelelahan fisik, maneuver mendahului, konsumsi alcohol saat berkendara, berkendara di malam hari, usia, jenis kelamin, penggunaan helm, factor social ekonomi. Pada penelitian

terdahulu di jelaskan bahwa beberapa pelanggaran yang paling sering terjadi di kalangan remaja yaitu mengemudikan sepeda motor tidak menggunakan helm standar, tidak memiliki surat izin berkendara, tidak di lengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor, serta sepeda motor yang dikemudikan tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan (meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk,arah, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban.

2.2 Kecelakaan Lalu Lintas

2.2.1 Defenisi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas ialah suatu kejadian tidak terduga dan tidak diharapkan serta ada penyebabnya. Dikarenakan hal-hal yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan harus ditemukan dan dianalisis, agar dapat dilakukan tindak korektif terhadap penyebab itu dan dengan upaya yang preventif lebih lanjut kecelakaan bisa dihindari dan dicegah. Menurut Hobbs (1995) menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring penambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Pengertian Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa

pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak terduga dan tidak diinginkan serta sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

2.2.2 Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3(tiga) golongan, yaitu :

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat

2.2.3 Dampak kecelakaan Lalu Lintas

Undang-Undang RI No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Surabaya: Kesindo Utama,2012) Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Surabaya: Kesindo Utama,2012) Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga),4 yaitu

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih Universitas Sumatera Utara dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

2.2.4 Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas

Jalan raya adalah jalan yang dipenuhi dengan alat transportasi darat yang saling berpacu untuk mencapai tempat tujuan masing-masing. Setiap kendaraan ada kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas. Saat ini di Indonesia sangat banyak kasus kecelakaan kendaraan bermotor, baik mobil, sepeda motor, truck, angkutan umum, dan lain sebagainya. Hobbs (1979) mengelompokkan faktor – faktor penyebab terjadinya kecelakaan menjadi tiga, yaitu : a. Faktor pemakai jalan (manusia), b. Faktor kendaraan, c. Faktor jalan dan lingkungan.

a. Faktor Manusia.

Faktor manusia menjadi yang paling dominan dalam peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan ini diawali dengan melanggar rambu-

rambu lalu lintas. Pelanggaran ini bisa terjadi karena tidak sengaja melanggar peraturan, ketidak tahuan atau ketidak sadaran akan arti aturan yang berlaku ataupun tidak memperhatikan ketentuan yang diberlakukan dalam berkendara. Menurut Hamzah, kesalahan pengemudi terjadi karena ceroboh atau lalai dalam mengendarai kendaraannya. Hadiman mengatakan bahwa ada beberapa faktor dari pengemudi yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, diantaranya :

- a) Daya konsentrasi kurang baik
- b) Daya reaksi lamban
- c) Sikap mental yang kurang baik
- Kelelahan
- e) Mabuk / minum minuman keras
- f) “Gangguan emosional”
- g) “Kelainan fisik”
- b. Faktor kendaraan

Kecelakaan Lalu Lintas tidak lepas dari faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara lain rem tidak berfungsi sebagaimana mestinya (rem blong), pecah ban, kondisi mesin yang tidak baik, kondisi kendaraan yang sudah tidak layak pakai, dan berbagai penyebab lainnya.

- c. Faktor jalan dan lingkungan

2.2.5 Upaya Pencegahan dan Pengendalian Kecelakaan

Berdasarkan penelitian Kartika (2009), terdapat penjelasan bahwa untuk meningkatkan keselamatan di perlukan penanggulangan yang mencakup beberapa segi, yaitu perencanaan sarana dan prasarana lalu lintas, pembinaan unsur manusia

pemakai jalan dan dalam bidang hokum dan pengaturan. Langkah-langkah tersebut di kelompokkan dalam lima tahap :

1. *“Engineering (rekayasa)”*
2. *“Education (pendidikan)”*
3. *“Enforcement (penegak hukum)”*
4. *“Encouragement (penggalakkan dan penggalangan)”*
5. *“Emergency preparedness”*

2.3 Remaja

Remaja diartikan sebagai suatu masa peralihan dari masa kanak ke dewasa yang mana rentan usia antara 12-21 tahun. Masa remaja putri mulai dari umur 11 atau mungkin 12 tahun dan pada laki-laki lebih tua sedikit. Kadangkala ada pula remaja putri yang sudah mulai masa remajanya pada umur 9 atau 10 tahun. Masa remaja dimulai saat timbulnya perubahan-perubahan yang berkaitan dengan tanda-tanda kedewasaan fisik, seperti lengan, kaki bertambah panjang dan meningginya badan merupakan tanda permulaan yang mudah di kenal. Perubahan yang berhubungan dengan jenis kelamin dan kematangan seksual juga mudah terlihat. Tetapi berakhirnya masa remaja sulit ditentukan, mengingat pengertian “mandiri” yang berbeda-beda (Gunarsa, 2008).

Menurut beberapa literature batasan usia remaja adalah 10-19 tahun, seperti yang di jelaskan oleh :

- a) Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (2013), mengartikan remaja kelompok usia 10-19 tahun.

- b) WHO (2016) mengidentifikasi remaja sebagai periode pertumbuhan dan perkembangan manusia terjadi setelah masa kanak-kanak dan sebelum dewasa, dari usia 10-19 tahun.
- c) UNICEF (2011) juga menyatakan hal yang serupa namun dengan mengelompokkan remaja menjadi dua bagian yaitu masa remaja awal (10-14 tahun) dan remaja akhir (15-19 tahun).

Pada masa remaja awal, anak perempuan dan laki-laki lebu sadar akan dirinya. Biasanya dimulai dari adanya pertumbuhan yang cepat oleh perkembangan organ seks dan karakteristik seksual skunder (bagian yang membedakan jenis kelamin satu dengan yang lain tetapi tidak untuk reproduksi). Perubahan eksternal tersebut biasanya sangat nyata dan bias menjadi awal kecemasan serta kebahagiaan atau kebanggaan bagi individu yang tubuhnya sedang mengalami perubahan sedangkan perubahan internal pada individu, meski kurang nyata namun sama mendalamnya yang berdampak pada emosional, fisik maupun kemampuan mental.

Pada masa remaja akhir yang secara umum berada pada usia 15-19 tahun sebagian besar perubahan fisik biasanya terjadi saat itu juga, meskipun tubuh masih berkembang. Otak terus berkembang dan menyusun kembali dirinya sendiri, serta kapasitas untuk analisis dan berfikir yang sangat tinggi. Pada awalnya, pendapat kelompok teman sebaya masih cenderung penting, namun berkurang selama remaja memperoleh lebih kejelasan dan keyakinan dalam identitas dan pendapat mereka sendiri (UNICEF,2011).

2.4 Cara Berkendara dengan Selamat (Safety Riding)

Safety riding sama halnya dengan istilah *Safety Driving* bagi pengguna mobil. *Safety Riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain (Hildiario,2015).

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2009), terdapat tata cara yang perlu di perhatikan sebelum dan selama berkendara sepeda motor

1. Persiapkn kondisi tubuh (fisik dan mental)
 - a. Tidak dalam pengaruh alcohol
 - b. Tidak dalam pengaruh obat-obatan
 - c. Tidak sedang kelelahan
2. Menggunakan perlengkapan keselamatan untuk pengendara sepeda motor
 - a. Helm

Badan Standarisasi Nasional (2007) menerbitkan standar spesifikasi teknis yang meliputi klasifikasi:

- “*Helm standar terbuka (open face)*”
- “*Helm standar tertutup (full face)*”

Helm merupakan bagian yang penting dari perlengkapan yang penting bagi semua pengendara sepeda motor. Helm akan membantu mengurangi luka serius yang mungkin timbul ketika terjatuh dari sepeda motor. Jangan lupa mengikat helm dengan benar ketika menggunakannya, karena helm yang longgar sama bahayanya dengan tidak memakainya sama sekali.

b. Pelindung mata dan wajah

Memenuhi persyaratan standar yang berlaku, tidak ada goresan, tidak membatasi pandangan anda dari berbagai arah, dan dapat di ikat erta sehingga tidak mudah bergeser.Salah satu contohnya yaitu kaca mata. Kaca mata yang digunakan harus dipastikan cocok untuk berkendara sepeda motor dan tahan terhadap benturan. Selain itu, kacamata berwarna tidak boleh digunakan pada malam hari karena dapat mengurangi jumlah cahaya yang menuju mata anda hingga membuat anda sulit melihat.

c. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu melindungi pengendara dari cedera, membantunya agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lainnya, membuat nyaman selama berkendara. Pengendara sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan.Bahkan pada cuaca cerah tanpa perlindungan yang tepat, angin dapat menyebabkan temperature tubuh menurun.

d. Pemeriksaan kendara sebelum berkendara

“Pengendara harus memeriksa sepeda motornya setiap akan berkendara.

Beberapa komponen yang perlu di perhatikan antara lain”:

a. Alat kendali

a) Rem

b) Kopling dan gas

b. Kabel-kabel

c. Ban

- d. Lampu dan sen
 - e. Spion
 - f. Pengoperasian teknis
 - a) Bahan bakar dan oli, pastikan untuk tidak kekurangan oli karena dapat menyebabkan kerusakan pada mesin dan membuat mesin berhenti mendadak.
 - b) Rantai, periksa rantai sepeda motor dengan baik dan benar.
3. Kendali sepeda motor saat perjalanan
- a. Posisi tubuh
 - a) Kepala harus tegap kedepan dengan pandangan lurus ke depan.
 - b) Tangan harus mampu mengendalikan sepeda motor, bukan untuk menopang tubuh,
 - c) Duduklah dekat dengan stang agar mudah menjangkaunya. Pengendara harus dapat membelokkan stang tanpa kesulitan.
 - d) Untuk mengendalikan hendel gas, tahan hendel dengan kuat biarkan pergelangan tangan di bawah dengan bagian jari anda berada di atas.
 - e) Usahakan agar siku tetap menekuk, supaya dapat menjaga posisi tubuh yang baik saat mengerem dan untuk menahan guncangan dari roda depan.
 - f) Eratkan lutut pada tangki bahan bakar untuk menyeimbangkan dan menjaga kendali ketika membelok, melaju pelan atau berakselerasi.

g) Ketika sedang melaju, pastikan kaki anda berada diatas pijakan kaki dan dekat dengan pedal rem dan persneling agar dapat dengan cepat menggunakannya sewaktu-waktu.

- b. Membelok
- c. Posisi jalan
- d. Pengereman
- e. Berkendara pada jalan menanjak

Untuk memulai berkendara pada jalan menanjak pengendara harus gunakan rem depan untuk menahan sepeda motor. Nyalakan mesin dan mulai pada posisi persneling satu. Lalu ganti dengan rem belakang untuk menahan kendaraan. Lepaskan rem depan agar dapat menggunakan handel gas dengan tangan kanan.

- 4. Saat berkendara patuhi rambu lalu lintas, seperti (Hildiario,2015)
 - a) Membawa STNK dan SIM yang masih berlaku
 - b) Berkendara sesuai jalur dan tidak melawan arus
 - c) Berhenti dibelakang garis stop ketika lampu rambu menyala merah
 - d) Berjalan kembali setelah lampu rambu menyala hijau
 - e) Tidak memotong “garis putih tak putus”
 - f) Tidak berkendara di atas trotoar
 - g) Tidak menerobos pintu pintasan rel kereta api

Patuhi aturan petugas di lapangan

2.5 Faktor yang Mendasari Perilaku Berkendara Sepeda Motor

2.5.1 Usia

Berdasarkan penelitian Ali (2014), didapati bahwa remaja sudah dapat mengendarai sepeda motor sejak usia 9-13 tahun. Papalia, Old &Feldman(2009), mengemukakan bahwa resiko tabrakan lebih besar pada usia antara 16-19tahun daripada kelompok usia lainnya, disebabkan oleh kurangnya pengalaman dan ketidakdewasaan, yang sering menyebabkan pengambilan resiko dan kecerobohan. Menurut nawangwulan (1997) dalam (Khairunnisa,2015) dibandingkan dengan orang yang berusia muda, orang yang berusia 30 tahun akan lebih berhati-hati dan lebih menyadari adanya bahaya.

Sebagaimana yang dijabarkan dalam penelitian Fimn dan Bragg (1986) dalam (Utami,2010), menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara dengan cara yang tidak aman, yaitu lebih sering berkendara dengan kecepatan tinggi, melewati lampu kuning, dan menerima celah sempit antara kendaraan ketika memasuki lalu lintas. Sama halnya dengan yang dijelaskan oleh WHO(2015), bahwa dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua, pengendara usia muda lebih memungkinkan untuk berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara terlalu dekat dengan kendara lain, melanggar rambu lalu lintas, dan menyelinpi kendaraan lain dengan cara yang beresiko.

2.5.2 Jenis Kelamin

Perbedaan perilaku pria dan wanita dapat dilihat dari cara berpakaian dan melakukan pekerjaan sehari-hari. Pria berperilaku atas dasar pertimbangan rasional atau akal, sedangkan wanita atas dasar pertimbangan emosional atau perasaan (Sumaryo,2004). Menurut Ridho (2012), laki-laki lebih cepat dalam mengambil

keputusan pada keadaan darurat. Sebaliknya, dalam hal kesabaran wanita lebih baik daripada laki-laki.

Statistic pemerintah Amerika Serikat mengungkapkan bahwa 8 dari 10 kasus kenakalan remaja atau tindakan remaja yang melanggar hokum dilakukan oleh laki-laki. Meskipun laki-laki memiliki kecenderungan yang jauh lebih besar untuk terjerumus dalam kenakalan remaja, dalam dua dasawarsa terakhir, peningkatan jumlah perempuan yang melakukan kenakalan lebih besar dibandingkan peningkatan pada jumlah laki-laki (Santrock,2007).

2.5.3 Pendidikan

Secara luas pendidikan mencakup seluruh proses kehidupan individu sejak dalam ayunan hingga liang lahat, berupa interaksi individu dengan lingkungannya, baik secara formal maupun informal. Kegiatan formal maupun informal berfokus pada proses belajar mengajar, dengan tujuan agar terjadi perubahan perilaku, yaitu dari tidak tahu menjadi tahu, dari tidak mengerti menjadi mengerti dan dari tidak dapat menjadi dapat (

Dari hasil penelitian didapati adanya hubungan antara tingkat pendidikan terhadap praktik safety riding. Menurutnya meskipun tingkat pengetahuan bukan merupakan satu satunya factor yang mendukung pola piker seseorang namun dengan tingginya tingkat pendidikan seseorang makan seseorang tersebut cenderung lebih menerima perubahan yang bersifat baik sedangkan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut (Ariwibowo,2013).

2.5.4 Pengalaman

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, pengalaman memiliki makna yaitu sesuatu yang pernah di alami (dijalani, dirasakan, ditanggung, dan sebagainya). Prayudi (2013) menjelaskan dalam teori behaviorisme yang lebih menekankan pada tingkah laku manusia, memandang individu sebagai makhluk yang memberi respon terhadap lingkungan. Pengalaman dan pemeliharaan akan membentuk perilaku mereka.

2.6 Kajian Integrasi Keislaman

2.6.1 Istilah Kecelakaan Dalam Islam

Istilah kecelakaan dan keselamatan di dalam bahasa arab, menurut bahasa arab kecelakaan itu وَيْلٌ yang maknanya kecelakaan, kemalangan, kebinasaan, kehancuran, keruntuhan, kekalahan dan untuk keselamatan menurut kamus bahasa arab adalah سَلَامٌ yang maknanya salam, skala, neraca, timbangan. Di dalam Al-Quran ayat yang menceritakan tentang kecelakaan dan keselamatan cukup banyak dan berbeda makna ataupun tujuan dari ayat tersebut. Di dalam Al-Quran kata وَيْلٌ di sebutkan sebanyak 41 kali, *Al-Baqarah* 79, *Ath-Thuur:11*, *Adz-Dzariyat :60*, *Az-Zukhruf:65*, *Az-Zumar: 22*, *Shaad: 27*, *Maryam: 37*, *Al-Mauun: 4*, dan lain sebagainya.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja, suatu kata majemuk yang sudah sangat populer di dunia industri saat ini. Keselamatan dan Kesehatan mempunyai kata dasar selamat dan sehat secara berturut-turut. Kedua kata ini secara etimologis berasal dari Bahasa Arab: *salamat* dan *sihhat*.

Kata selamat ini mempunyai akar yang sama dengan beberapa kata yang sudah kita kenal seperti salam, salim, taslim, muslim dan Islam. Semua makna dari kata-kata ini akan secara konvergen mengarah kepada pengertian selamat dan damai (*safe and peace*).

Salamat sendiri secara lugas berdasarkan kamus Al-Munjid berarti terbebas dari aib atau bahaya. سلام: سلامةً سلامًا من عيبٍ أو آفة. Dalam konteks K3 sekarang disebut sebagai free from incident, dimana insiden sendiri mengandung pengertian unintended atau unwanted event. Pengertian ini sudah sesuai dengan makna Islam yaitu kedamaian atau keselamatan, baik terbebas dari aib dunia maupun aib akhirat. Semua aib dunia, termasuk kecelakaan kerja, adalah domain yang diatur dalam Islam. Umat muslim diwajibkan menjaga diri, property dan lingkungannya dari cedera, kerusakan dan kebinasaan. Hal ini sesuai dengan dalil sebagai berikut:

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ

“Dan berinvestasilah di jalan Allah, jangan pertemukan dirimu (dan semua yang di bawah kuasa dan kewenanganmu) pada kebinasaan (cedera, penyakit dan kematian), dan berbuat baiklah (hasan) karena Allah mencintai orang-orang yang berlaku baik (muhsin)” [QS 2:195]

Penafsirannya disini di jelaskan dalam kitab tafsir jalalain (Dan belanjakanlah di jalan Allah), artinya menaatinya, seperti dalam berjihad dan lain-lainnya (dan janganlah kamu jatuhkan tanganmu), maksudnya dirimu. Sedangkan ba sebagai tambahan (ke dalam kebinasaan) atau kecelakaan disebabkan menahan atau

tidak mengeluarkan dana untuk berjihad yang akan menyebabkan menjadi lebih kuatnya pihak musuh daripada kamu. (Dan berbuat baiklah kamu), misalnya dengan mengeluarkan nafkah dan lain-lainnya (Sesungguhnya Allah mengasihi orang yang berbuat baik), artinya akan memberi pahala mereka.

Penggalan kalimat “ وَلَا تُلْفُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ ” menjadi hujjah atau dalil fundamental untuk mengharamkan semua tindakan yang membiarkan bahaya, baik dalam bentuk bahan (substance) maupun kegiatan (activity), berubah menjadi kecelakaan. Para ulama menggunakan dalil naqli (peraturan perundangan dari langit) ini bersama dengan beberapa dalil lain untuk memfatwakan haramnya narkoba, obat-obatan terlarang, bunuh diri dan berbagai unsafe act. Ayat di atas ditutup dengan klausul tentang perintah untuk berbuat kebaikan (أحسنوا). Kata ini merupakan infleksi (perubahan bentuk) dari kata hasan atau hasanah (kebaikan).

Maksud dari ayat ini dalam konteks K3 adalah, berinvestasi di jalan Allah, mencegah kecelakaan dan berbuat kebaikan, termasuk di dalamnya melakukan tindakan selamat, mengikuti aturan dan perbuatan baik lainnya, menjadi rangkaian program yang harus dilakukan pada setiap muslim. Sebagai hamba yang diberikan privilege dan luxury untuk senantiasa mempunyai akses kepada Allah, umat Islam bahkan diajarkan untuk selalu “berkonsultasi” kepada Allah agar diberikan kebaikan (hasanah) selama di dunia dan juga di akhirat.

وَمِنْهُمْ مَّنْ يَقُولُ رَبَّنَا آتِنَا فِي الدُّنْيَا حَسَنَةً وَفِي الْآخِرَةِ حَسَنَةً وَقِنَا عَذَابَ النَّارِ

“Dan di antara mereka ada yang berkata: Ya Tuhan kami, berikanlah kebaikan (bagi kami) di dunia dan di akhirat, dan jauhkanlah kami dari api neraka”
 [QS 2:201]

2.6.2 Konsep kecelakaan lalu lintas dalam Islam

Segala yang terjadi di dunia adalah merupakan kehendak Allah, baik itu kejadian yang baik atau yang buruk. Lalu bagaimana dengan kecelakaan yang terjadi apakah termasuk kehendak yang maha kuasa ?. Dalam Q.S An nisa ayat 79 Allah berfirman :

مَا أَصَابَكَ مِنْ حَسَنَةٍ فَمِنَ اللَّهِ وَمَا أَصَابَكَ مِنْ سَيِّئَةٍ فَمِنَ نَفْسِكَ وَأَرْسَلْنَاكَ لِلنَّاسِ رَسُولًا وَكَفَى بِاللَّهِ شَهِيدًا

Artinya : “Apa saja nikmat yang kamu peroleh adalah dari Allah, dan kepada segenap manusia. Dan cukuplah Allah menjadi saksi.apa saja bencana yang menimpamu, maka dari (kesalahan) dirimu sendiri.Kami mengutusmu menjadi Rasul”.

Dari ayat di atas maka bisa di simpulkan bahwa Allah memberikan musibah kepada hambanya tergantung dengan apa perbuatannya. Musibah yang di turunkan allah kepada kita juga merupakan sebuah teguran agar kita seharusnya lebih berhati hati lagi dalam segala hal.. Terdapat kaitan bahwa timbulnya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh perbuatan pengendara yang berbahaya (*unsafe actions*), perbuatan-perbuatan yang mendatangkan kecelakaan, tidak sejalan antara fisik dan mental, adanya kesalahan yang ditimbulkan oleh pengendara dan karena perilaku yang tidak pantas seperti halnya , kelalaian,ceroboh dan kurangnya rasa sabar yang merupakan suatu perbuatan yang tidak disukai oleh Allah. Dalam Q.S yunus ayat 44 Allah

berfirman yang artinya : *“Sesungguhnya Allah tidak berbuat zalim kepada manusia sedikitpun, akan tetapi manusia itulah yang berbuat zalim kepada diri mereka sendiri.”*

Integrasi data kecelakaan lalu lintas antara kepolisian dan rumah sakit di RantauPrapat belum optimal. Integrasi data menjadi kunci efektivitas kebijakan dan intervensi menekan angka kecelakaan dan korban. Dengan data yang akurat, kita bisa merumuskan kebijakan dan intervensi yang akurat. Selama ini masih ada jurang data kecelakaan antara kepolisian dengan instansi-instansi lain, termasuk rumah sakit, bisa diketahui bahwa ada kasus-kasus kecelakaan yang belum terangkum dalam data kepolisian. Sebaliknya, ada juga kasus-kasus kecelakaan yang belum terekam oleh rumah sakit.

2.6.3 Menaati peraturan dalam pandangan Islam

Keselamatan adalah ikhtiar sistemik dari keseluruhan sistem dan sub sistem yang ada di dunia. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Rantauparapat sudah sering terjadi, hal yang paling sering menjadi penyebab kecelakaan itu terjadi adalah tidak menggunakan helm, melebihi batas kecepatan, lengah saat mengendara, dan hal hal lainnya. Sering kali kecelekaan ini terjadi di karenakan hal yang di anggap kecil oleh pengendara. Maka dalam islam kia di anjurkan untuk tidak mengabaikan hal sekecil apapun itu.

Sejumlah korban kecelakaan lalu lintas beruntun yang telah terjadi di Jalan Adam Malik simpang Aek Matio, Rantau Utara, Labuhanbatu, Sumatera Utara, Jumat (26/7/2019) sekira jam 11.45 WIB, dievakuasi ke sejumlah rumah sakit. Seorang di antaranya meninggal dunia di tempat kejadian.

Dari kasus di atas dapat di simpulkan bahwa kelalain satu orang dapat menyebabkan banyaknya kecelakaan . Sebagaimana dikatakan dalam pepatah arab :

"Laa tahtaqir syai`an shaghiiran muhtaqaran. Farubbamaa asaaalati ad-dama al-ibaru" (Al-Mahfudzat)

Artinya "Janganlah meremehkan hal-hal kecil yang terhina. Bahkan sebuah jarum kecilpun mampu membuat kita berdarah."

Pepatah diatas menjelaskan bahwa semua kehidupan berasal dari hal yang kecil. Oleh sebab itu, banyak yang tidak menyadarinya, atau mencemoohnya dikarenakan dianggap tidak memiliki nilai tambah. nyatanya, hal kecil nilainya tidak kalah besar jika kita menganggap itu berharga. Sama seperti halnya dengan Alat Pelindung Diri seperti helm dan mematuhi peraturan lalu lintas yang ada dapat melindungi pengendara pada saat mengendarai sepeda motor agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Kata selamat ini mempunyai akar yang sama dengan beberapa kata yang sudah kita kenal seperti salam, salim, taslim, muslim dan Islam. Semua makna dari kata-kata ini akan secara kovergen mengarah kepada pengertian selamat dan damai (*safe and peace*).

islam Allah juga memerintahkan ummatnya untuk menaati segala perintah dari pemimpin mereka, peraturan yang di buat untuk menaati peraturan lalu lintas juga merupakan salah satu aturan yang di buat oleh pemimpin kita maka dari itu sudah menjadi kewajiban kita untuk menjalankan dan menaati peraturan yang di buat

sebagaimana kita menaati perintah Allah. Seperti firman Allah dalam Q.S An nisa ayat 59 :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ
وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا (٥٩)

“Wahai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan kepada para pemimpin di antara kamu. Kemudian jika kamu berselisih pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah dan RasulNya, jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari akhir. Yang demikian itu lebih utama dan lebih baik akibatnya.” (QS. An-Nisa[4]: 59)

Sebagaimana juga yang disebutkan di dalam hadits yang shahih dari Rasulullah Shallallahu ‘Alaihi wa Sallam bahwasanya beliau bersabda :

عَلَى الْمَرْءِ الْمُسْلِمِ السَّمْعُ وَالطَّاعَةُ فِيمَا أَحَبَّ وَكَرِهَ، إِلَّا أَنْ يُؤْمَرَ بِمَعْصِيَةٍ، فَإِنْ أُمِرَ بِمَعْصِيَةٍ، فَلَا سَمْعَ وَلَا طَاعَةَ.

“Wajib bagi seorang manusia untuk selalu mendengarkan dan taat kepada pemimpin kaum Muslimin dalam hal-hal yang disukainya atau dibencinya selama tidak diperintahkan berbuat maksiat kepada Allah, maka jika dia diperintahkan untuk berbuat maksiat kepada Allah, jangan dia dengar dan jangan dia taat (HR. Bukhari dan Muslim).”

Dari ayat di atas dapat di artikan Allah dengan tegas memerintahkan umatnya untuk taat kepada-Nya, kepada Rasul, dan kepada pemimpin. Ketaatan kepada pemimpin harus terikat dengan ketaatan dalam perkara yang dibenarkan dalam syariat, bukan dalam perkara yang merupakan maksiat kepada Allah. Maka dari itu

penelitian ini sejalan dengan kajian keintegrasian keislaman dalam melakukan pekerjaan dengan menanamkan ajaran-ajaran agama.

2.6.4 Maqashid asy-syariah

Maqashid asy-syariah dalam bahasa Arab: مقاصد الشريعة -*maḥāḥiq al-ṣ̣harī'ah*, "tujuan-tujuan" atau "tujuan-tujuan", "tujuan-tujuan syaria" adalah sebuah gagasan dalam hukum Islam bahwa syaria diturunkan Allah untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu. Menurut para pengusung gagasan ini, tujuan-tujuan ini dapat ditemukan atau disarikan dari sumber utama hukum Islam (yaitu Quran dan Sunnah) dan harus senantiasa dijaga saat memutuskan perkara hukum. Bersama dengan gagasan klasik lainnya yaitu *mashlahah* (kemaslahatan umum), gagasan ini mulai banyak berperan pada zaman modern.

Penelitian ini memiliki konteks yang berkaitan dengan maqashid syaria karena dalam berkendara pun kita harus memperhatikan keselamatan dalam sudut pandang agama. Di dalam agama Allah juga menganjurkan agar manusia berperilaku selamat dan menjaga perilaku agar terhindar dari segala macam marabahaya. Sering kali manusia meremehkan cara-cara kecil untuk melindungi diri sebelum berkendara, Misal seperti membaca doa sebelum berpergian. Karena itu penelitian ini berkaitan dengan maqashid syaria yang ada.

Beberapa ulama menjelaskan definisi maqashid syaria. 'Menurut Ibnu 'Asyur: Makna atau hikmah yang bersumber dari Allah SWT yang terjadi pada

seluruh atau mayoritas ketentuan Nya (bukan pada hukum tertentu). Menurut Ar-Risuni: Tujuan yang ingin dicapai oleh syariat ini untuk merealisasikan kemashlahatan hamba.

Kelima maqashid tersebut, yaitu:

1. Hifdzu din (melindungi agama) pengendara

Pembangunan mesjid di pinggiran jalan menjadi pendekatan kita bahwa setiap pengandara harus kembali/memohon pertolongan keselamatan selama berkendara termasuk bagi para remaja yang masa kini kurang dalam memahami konteks beragama secara dalam.

2. Hifdzu nafs (melindungi jiwa) pengandara

Setiap pengandara juga harus melindungi segenap jiwanya agar keselamatan juga ada pada dirinya karena para pengandara sepenuhnya menjaga jiwanya bagi remaja juga terkhusus dikarenakan kebanyakan remaja masa kini yang kurang memerhatikan keselamatan jiwa dalam berkendara.

3. Hifdzu ‘aql (melindungi pikiran) pengandara

Remaja masa kini harus lebih didik pikirannya dalam berkendara dikarenakan masa remaja sangat bergantung disebabkan adanya masa peralihan dari masa kanak menuju masa dewasanya dan sepenuhnya harus di bimbing oleh orangtuanya terhadap pemikiran berkendara.

4. Hifdzu maal (melindungi harta) pengandara

Harta juga termasuk dalam konteks penjagaan dalam berkendara dikarenakan harta pasti ada di setiap pengendara baik berupa *uang, sepeda motor, handphone* dsb oleh karena itu juga setiap para remaja juga harus di batasi dalam penggunaan harta bukan hanya dalam berkendara, di luar dari itupun juga harus di perhatikan.

5. Hifdzu nasab (melindungi keturunan) pengendara

Setiap pengendara juga harus memperhatikan nasabnya termasuk bagi para remaja yang dalam pengawasan orangtua dikarenakan orangtua juga harus menjaga nasab/ keturunannya agar kelak anaknya terdidik dengan benar, termasuk dalam berkendara hingga mengajarkan hal-hal baik kepada keturunan-keturunannya.

kelima maqashid sayriah tersebut yang paling dekat dengan penelitian ini adalah hifdzun nafs (menjaga jiwa). Karena menjaga keselamatan pengendara agar terhindar dari terjadinya kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu cara menjaga jiwa kita. Terutama pada pengendara remaja agar kiranya sadar untuk menjaga keselamatan jiwa mereka sebelum, saat, dan setelah berkendara. Salah satu cara agar dapat menjaga jiwa kita agar tetap selamat yaitu tetap mengingat Allah dimana pun kita berada, dan jangan lupa berdoa sebelum melakukan perjalanan.

Untuk itu kepolisian harus mengetahui benang merah dari setiap kecelakaan jika sudah diketahui benang merahnya, akan dicarikan solusinya untuk menekan angka kecelakaan. salah satunya caranya, pihak kepolisian akan membuat

perbandingan antara edukasi yang diberikan polisi kepada masyarakat digabungkan dengan sistem uji untuk membuat SIM, pembangunan infrastruktur kota dan penegakan hukumnya. Dalam hal ini, polisi membuat sistem uji SIM untuk mengkaji sesuatu yang standar bagi masyarakat dalam berkendara.

Standar tersebut diperuntukkan tidak hanya bagi masyarakat saja tapi bagi polisi, pemilik sekolah mengemudi dan calon pengemudi itu sendiri. SIM itu hak istimewa yang diberikan kepada seseorang karena sudah memiliki kemampuan, wawasan, dan kepedulian keselamatan bagi dirinya dan orang lain, sistem uji SIM yang berujung kepada 'Safety Riding' muncul karena melihat di negara maju keselamatan di jalan raya begitu diperhatikan.

Sekalipun belum secara detil dalam menerangkan sistem tersebut, tahapan dalam meraih SIM, dan tentu ada polanya. Kalau yang bersangkutan lulus, ia akan mendapat standar berkendara, dan jika tidak lulus dia bisa mencoba lagi. Berkendara merupakan hal yang penting untuk diberikan edukasi. Jika sudah berkendara mereka bisa jadi korban dan pelaku terkait kecelakaan yang mungkin terjadi, seseorang yang mengendarai membawa barang atau membawa puluhan orang rata-rata belajar sendiri. Mereka tidak punya keahlian

setiap pengendara juga harus memerhatikan kesehatan tubuhnya seperti keadaan fisikis dan jiwa setiap pengendara di karenakan berkendara bukan hanya bergantung pada keahlian berkendara tetapi kondisi tubuh si pengendara harus dalam keadaan baik jasmani maupun rohaninya.

Dan dalam konteks keislamannya juga benang merah yang bisa kita ambil adalah sebelum berkendara, pengendara juga harus tawakkal dan percaya bahwa keselamatan datangnya dari ALLAH yang maha kuasa, oleh karena itu sebelum bepergian adakalanya untuk berdo'a dan menjaga standart keselamatan berkendara yang telah disediakan oleh pihak yang berwenang.

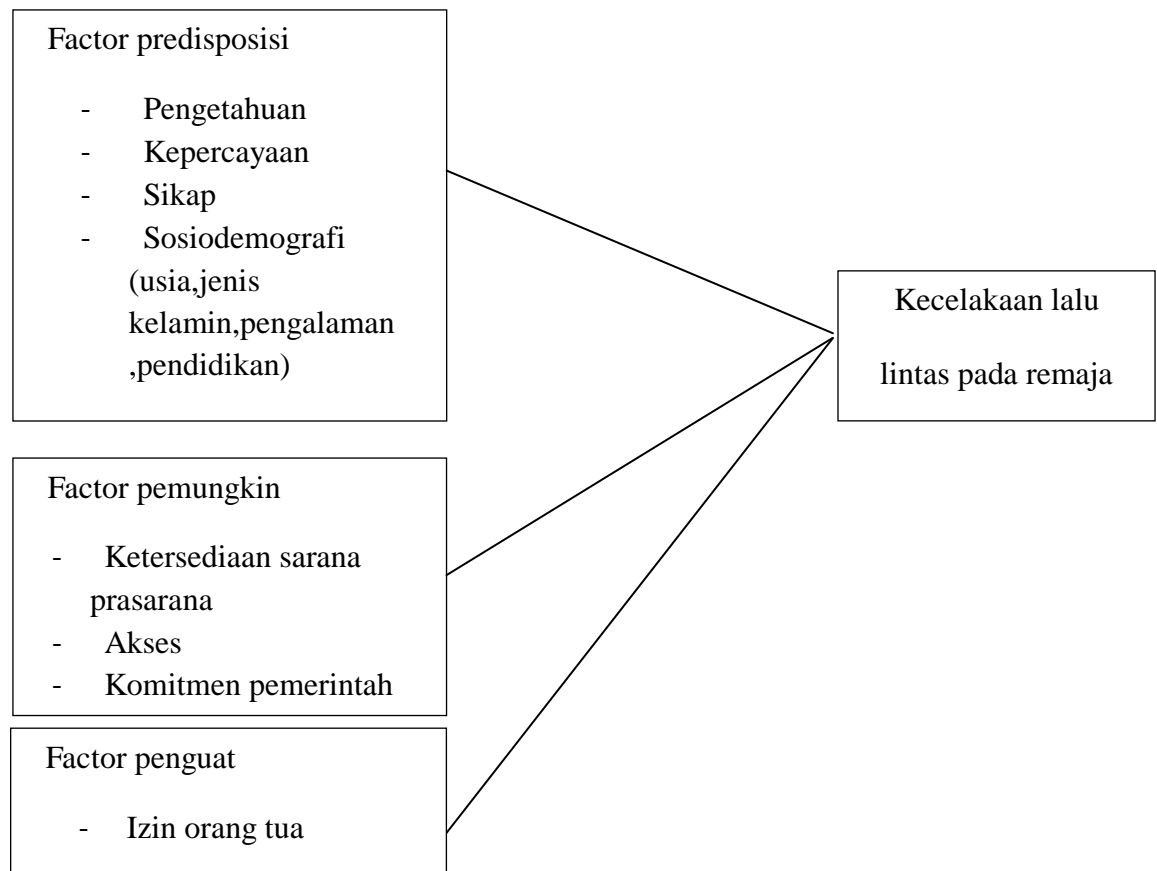
Dari penelitian ini di dapati hasil bahwa factor factor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas benar menjadi penyebab naiknya angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Maka berdasarkan maqashid syariah keislamannya manusia di anjurkan untuk menaati segala peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah guna untuk meminimalisir angka kejadian kecelakaan, juga untuk menjaga “*hifzu din (melindungi agama), hifzu nafs (melindungi diri), hifzu aql (melindungi pikiran), hifzu mall (melindungi harta), dan hifzu nasab (melindungi keturunan). Sebagaimana yang di tuliskan dalam hadist*” :

عَلَى الْمَرْءِ الْمُسْلِمِ السَّمْعُ وَالطَّاعَةُ فِيمَا أَحَبَّ وَكَرِهَ، إِلَّا أَنْ يُؤْمَرَ بِمَعْصِيَةٍ، فَإِنْ أُمِرَ بِمَعْصِيَةٍ، فَلَا سَمْعَ وَلَا طَاعَةَ.

“Wajib bagi seorang manusia untuk selalu mendengarkan dan taat kepada pemimpin kaum Muslimin dalam hal-hal yang disukainya atau dibencinya selama tidak diperintahkan berbuat maksiat kepada Allah, maka jika dia diperintahkan untuk berbuat maksiat kepada Allah, jangan dia dengar dan jangan dia taat.” (HR. Bukhari dan Muslim)

2.7 Kerangka Teori

Teori Lawrence Green merupakan teori tentang penentu (determinan) atau factor yang mempengaruhi pembentukan perilaku. Terdiri dari factor predisposisi, factor pemungkin, dan factor penguat.

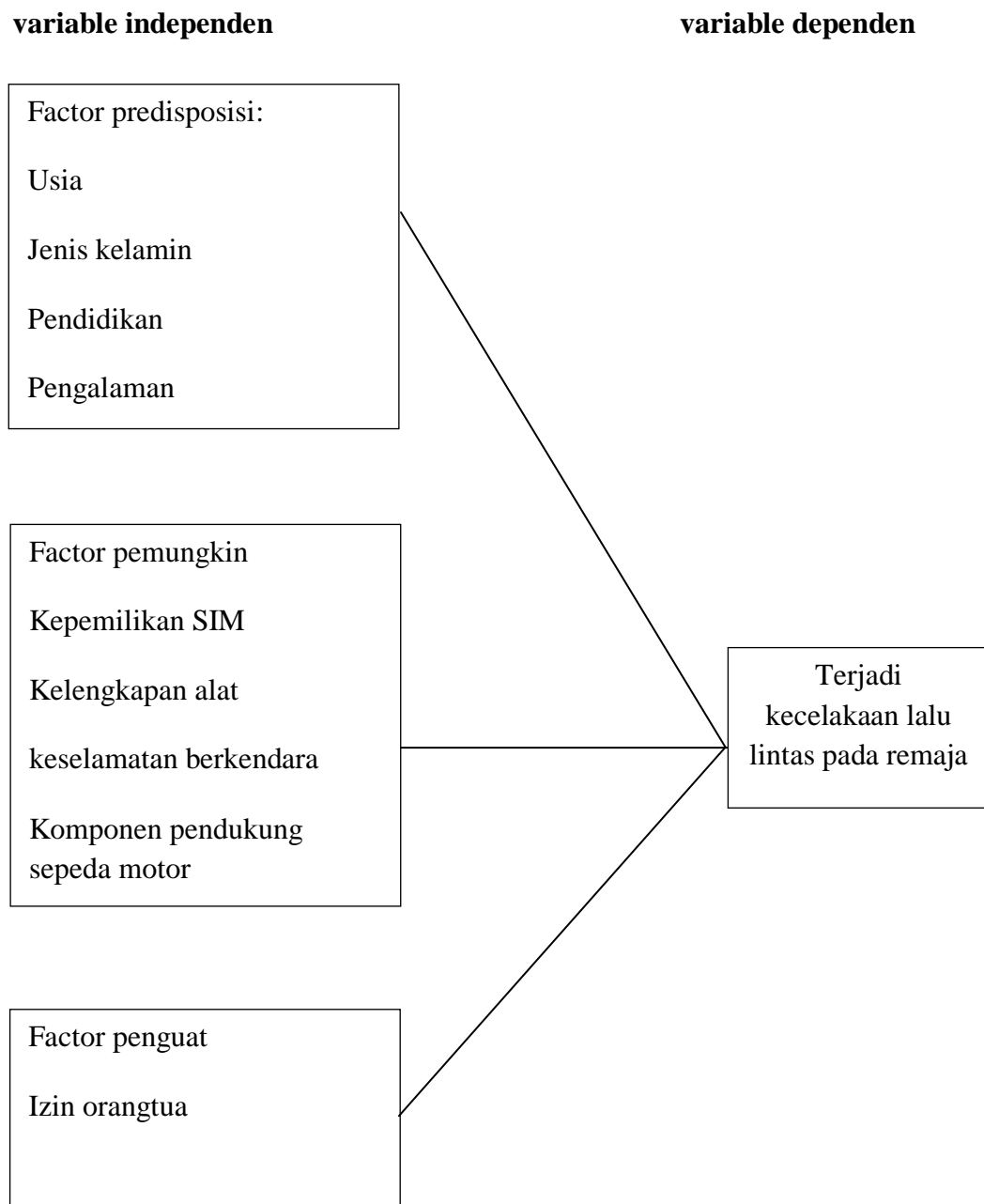


Gambar : 2.1

Sumber : Green & Krueter (2005)

2.8 Kerangka konsep

Kerangka konsep untuk menentukan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Kerangka konsep pada penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar: 2.2**2.9 Hipotesa**

- 1 Adanya hubungan antara factor predisposisi dengan perilaku keselamatan berkendara pada remaja di jalan lintas Rantauprapat.
- 2 Adanya hubungan antara factor pemungkin dengan perilaku keselamatan berkendara pada remaja di jalan lintas Rantauprapat.
- 3 Adanya hubungan antara factor penguat perilaku keselamatan berkendara pada remaja di jalan lintas Rantauprapat.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Desain penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif untuk melihat gambaran perilaku keselamatan remaja berkendara yang berhubungan dengan potensi kejadian kecelakaan lalu lintas di Rantauprapat tahun 2020. Metode yang digunakan adalah cross sectional.

3.2 Lokasi dan waktu penelitian

Penelitian ini dilakukan di sepanjang jalan lintas Rantauprapat. Pemilihan lokasi penelitian disebabkan jumlah pelanggaran dan kejadian kecelakaan sering terjadi. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan oktober 2020.

3.3 Populasi dan sampel

3.3.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh remaja berkendara sepeda motor di Rantauprapat.

3.3.2 Sampel

Pengambilan sampel menggunakan metode incidental sampling yaitu sampel yang tidak terencana atau sampel secara kebetulan bertemu dengan peneliti yang

kriteria sesuai sebagai sumber data. Kriteria sampel yang diambil adalah remaja usia 12-21 tahun, yang melewati kawasan Rantauprapat yang dijadikan lokasi penelitian. Kemudian sampel akan diberikan lembaran questioner secara online melalui link yang diberikan oleh penulis. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini di hitung menggunakan rumus uji hipotesis proporsi two tail sebagai berikut.

$$n1 = \frac{\left(Z_{1-\alpha/2} \sqrt{2p(1-p)} + Z_{1-\beta} \sqrt{p1(1-p1) + p2(1-p2)} \right)^2}{p1 - p2}$$

Keterangan :

$n1$ = Besar sampel sebagai kasus

$Z_{1-\alpha/2}$ = Derajat kemaknaan 5% = 1,96

$Z_{1-\beta}$ = Kekuatan uji 95% = 1,64

P_1 = Proporsi yang perilaku baik mengalami kecelakaan lalu lintas

P_2 = Proporsi yang perilaku baik yang tidak mengalami kecelakaan lalu lintas

P = nilai rata rata P_1 dan $P_2 = (P_1 + P_2) / 2 = 0,581$

(nilai P_1 dan P_2 diperoleh dari penelitian Destania Maharani, 2016)

$$n = \frac{\left(Z_{1-\alpha/2} \sqrt{2p(1-p)} + Z_{1-\beta} \sqrt{p1(1-p1) + p2(1-p2)} \right)^2}{p1 - p2}$$

$$n = \frac{\left(1,96 \sqrt{2 \times 0,581(1-0,581)} + 1,64 \sqrt{0,70(1-0,70) + 0,462(0,462)} \right)^2}{(0,70 - 0,462)} \times 2$$

$$n = 512$$

Berdasarkan hasil perhitungan, jumlah sampel minimal sebanyak 512 responden untuk menghindari terjadinya missing data.

3.3.3 Teknik Pengambilan Sampel

Pada penelitian ini teknik *sampling* yang digunakan adalah *non probability sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Dengan teknik *random sampling*, *random sampling* adalah teknik pengambilan sampel secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada di dalam populasi tersebut .(Sugiyono, 2016).

Random sampling digunakan dalam penelitian ini untuk mendapatkan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Oleh karena itu, penulis memilih teknik *random sampling* yang dapat dilakukan pengambilan sampel secara acak sebagai unsur populasi yang memiliki peluang yang sama untuk menjadi sampel digunakan dalam penelitian ini.

3.4 Variabel Penelitian

Variabel yang akan diteliti adalah sebagai berikut :

1. Variabel Terikat (*dependent variable*) dalam penelitian ini adalah kejadian kecelakaan lalu lintas pada remaja.

Pernah :Remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas

Tidak pernah :Remaja yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas

2. Variabel Bebas (*independent variable*) dalam penelitian ini adalah :

- a. Usia
- b. Jenis Kelamin
- c. Pendidikan
- d. Pengalaman
- e. Kepemilikan SIM
- f. Kelengkapan alat keselamatan berkendara
- g. Komponen pendukung sepeda motor
- h. Izin orang tua

3.5 Defenisi operasional

Definisi operasional adalah penentuan konstrak atau sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi variabel yang dapat diukur (Sugiyono, 2014). Untuk ketentuan dan kejelasan pemahaman, berikut dipaparkan penjelasan mengenai variabel yang terkait dalam penelitian ini.

Tabel 3.1 Definisi Operasional

Jenis Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Hasil Ukur	Skala Ukur
Variabel Bebas (X)				
Usia	Lama hidup seseorang dari lahir sampai saat	Kuesioner	Tahun	Rasio

	penelitian (BPS, 2013)			
Jenis Kelamin	Atribut-atribut fisiologis dan anatomis yang membedakan antara laki-laki dan perempuan (Wade & Travis, 2007)	Kuesioner	(1): Pria (2): Wanita	Nominal
Pendidikan	Sekolah formal terakhir yang telah diselesaikan oleh responden. (Depkes, 2009)	Kuesioner	(1) : SD (2) : SMP - SMA (4) : Perguruan Tinggi	Ordinal
Pengalaman	Sesuatu hal yang pernah dialami,dirasai, dijalani,ditanggung, dan	Kuesioner	(1) : Pernah (2) : Tidak Pernah	Ordinal

	sebagainya (KBB)			
Kepemilikan SIM	Tersedianya surat izin mengendarai sepeda motor pada remaja	Kuesioner	(0) : Tidak ada SIM (1) : Ada SIM	Nominal
Kelengkapan alat keselamatan berkendara	Menggunakan alat keselamatan seperti: helm, sarung tangan, dan lain lain	Kuesioner	(0) : Pernah (1) : Tidak pernah	Nominal
Komponen pendukung sepeda motor	Menggunakan komponen pendukung sepeda motor seperti : lampu sen, rem, lampu utama, dan lain- lain	Kuesioner	(0): Pernah (1): Tidak pernah	Nominal
Izin orang	Remaja	Kuesioner	(0): Tidak ada izin	Nominal

tua	pengendara sepeda motor diketahui oleh orang tua		orang tua (1): Ada izin orang tua	
Varibel				
Terikat (Y)				
Kecelakaan lalu lintas pada remaja	Terjadinya kecelakaan lalu lintas	Kuesioner	(1) : Pernah (2) : Tidak pernah	Nominal

3.6 Aspek Pengukuran

Untuk ketentuan dan kejelasan pemahaman, berikut dipaparkan penjelasan mengenai variabel yang terkait dalam penelitian ini.

1. Usia

Hasil ukur pada variabel usia (X_1) dalam Tahun

2. Jenis Kelamin

Hasil ukur variabel jenis kelamin (X_2) dikategorikan atas :

- a. Jawaban jenis kelamin Pria diberi skor : (0)
- b. Jawaban jenis kelamin Wanita diberi skor : (1)

3. Pendidikan

Hasil ukur pada variabel pendidikan (X_3) dikategorikan atas :

- a. Jawaban pendidikan formal responden SD diberi skor : (0)

- b. Jawaban pendidikan formal responden SMP – SMA diberi skor : (1)
- c. Jawaban pendidikan formal responden Perguruan Tinggi diberi skor: (2)

4. Pengalaman

Hasil ukur pada variabel pengalaman (X_5) dikategorikan atas :

- a. Jawaban pernah diberi skor : (1)
- b. Jawaban tidak pernah diberi skor : (2)

5. Kepemilikan SIM

Hasil ukur pada variabel sikap (X_6) dikategorikan atas :

- a. Jawaban tidak ada SIM diberi skor : (0)
- b. Jawaban ada SIM diberi skor : (1)

6. Kelengkapan alata keselamatan berkendara

Hasil ukur pada variabel perilaku (X_7) dikategorikan atas :

- a. Jawaban pernah tidak menggunakan alat keselamatan di beri skor : (1)
- b. Jawaban tidak pernah tidak menggunakan alat keselamatan di beri skor : (2)

7. Komponen Pendukung Sepeda Motor

Hasil ukur pada variabel pelatihan K3 (X_8) dikategorikan atas :

- a. Jawaban pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor
diberi skor : (1)
- b. Jawaban tidak pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda
motor di beri skor : (2)

8. Izin orang tua

Hasil ukur pada variabel lantai licin (X_9) dikategorikan atas :

- c. Jawaban tidak ada izin orang tua di beri skor : (0)

d. Jawaban ada izin orang tua di beri skor : (1)

9. Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Hasil ukur pada variabel kecelakaan lalu lintas pada remaja (Y) dikategorikan atas:

- a. Jawaban pernah mengalami kecelakaan lalu lintas diberi skor : (1)
- b. Jawaban tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas diberi skor : (2)

3.7 Uji Validitas dan Reliabilitas

3.7.1 Uji Validitas

Validitas merupakan tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dinyatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang digunakan untuk memperoleh data tersebut valid atau dapat digunakan untuk mengukur yang seharusnya di ukur (Sugiyono, 2004). Suatu variabel atau pertanyaan dinyatakan valid apabila skor variabel tersebut berkorelasi secara signifikan dengan skor totalnya.

3.7.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan ukuran yang menggambarkan bahwasanya alat ukur yang digunakan dalam penelitian berperilaku mempunyai keandalan sebagai alat ukur, diantaranya di ukur melalui konsistensi hasil pengukuran dari waktu ke waktu jika fenomena yang diukur tidak berubah. Untuk mengetahui reliabilitas dilakukan dengan cara melakukan uji *Cronbach Alpha*.

3.8 Teknik Pengumpulan Data

3.8.1 Jenis Data

3.8.1.1 Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpul secara langsung melalui sumber data dengan cara wawancara, dan pemberian kuesioner kepada responden. Data yang diberi berkaitan dengan perilaku keselamatan berkendara dan kecelakaan lalu lintas.

3.8.1.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang digunakan sebagai pendukung data primer yang diperoleh melalui dokumentasi pada Kantor Polres Rantauprapat, jurnal, artikel, serta buku-buku.

3.8.2 Alat atau Instrumen Penelitian

Alat atau Instrumen Penelitian yaitu alat bantu yang digunakan oleh peneliti dalam kegiatan pengumpulan data penelitian. Instrumen pada penelitian ini yaitu:

1. Angket/Kuesioner

Angket/kuesioner berupa sejumlah pernyataan secara tertulis yang digunakan untuk mengetahui data pribadi responden serta hal-hal yang diketahui dalam bentuk informasi.

2. Dokumentasi

Mengumpulkan dan mempelajari data atau dokumen yang berkaitan dengan penelitian melalui buku, jurnal, serta dokumen.

3.8.3 Prosedur Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini diperoleh secara langsung berupa pernyataan dari Remaja berkendara di Rantauprapat yang disajikan dalam bentuk kuesioner atau angket, serta melalui dokumentasi.

3.9 Analisis Data

Jenis penelitian ini adalah penelitian yang menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*, yaitu penelitian untuk menemukan hubungan antar variabel. Pendekatan *cross sectional* adalah penelitian yang digunakan dengan tujuan mengetahui dinamika korelasi antara faktor perilaku keselamatan berkendara dengan pendekatan, observasi serta pengumpulan data diukur, kemudian dikumpul dalam waktu bersamaan atau sekaligus pada suatu waktu (Notoatmodjo, 2005). Analisis data dilakukan adalah sebagai berikut:

3.9.1 Analisis Univariat

Analisis yang dilakukan pada variabel dari hasil penelitian yang berguna untuk menggambarkan karakteristik dari masing-masing variabel yang telah diteliti dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan persentase masing-masing kelompok dalam skala rasio dan interval.

3.9.2 Analisis Bivariat

Analisis yang dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan terikat dengan menggunakan *uji chi square*. Uji Chi Square berguna untuk menguji hubungan atau pengaruh dua buah variabel nominal dan mengukur kuatnya hubungan antara variabel yang satu dengan variabel nominal lainnya.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Rantauprapat merupakan ibu kota kabupaten Labuhanbatu, Sumatera Utara, Indonesia. Kota ini dilintasi oleh Jalan Raya Lintas Timur. Kota ini berada di dekat perbatasan Sumatera Utara dan Riau. Wilayah Rantauprapat terbagi menjadi 2 kecamatan dan 19 kelurahan. Rantauprapat memiliki luas 17.679 Ha (176.79km²) atau 2,4% dari wilayah Sumatera Utara. Secara geografis, Rantauprapat terletak pada 2°09'30.4''-2°00'57.7'' Lintang Utara dan 99°46'30.8'' - 99°53'06.8'' Bujur Timur.

Secara administratif, batas wilayah Rantauprapat adalah sebagai berikut :

- a Sebelah Utara berbatasan dengan : Kecamatan Bilah Barat Kabupaten Labuhanbatu
- b Sebelah Selatan berbatasan dengan : Kecamatan Dolok Sigompulon, Kabupaten Padang Lawas Utara
- c Sebelah Barat berbatsan dengan : Kecamatan Bilah Barat, Kabupaten Labuhanbatu
- d Sebelah Timur berbatsan dengan : Kecamatan Bilah Barat dan Bilah Hulu, Kabupaten Labuhan batu

4.1.2 Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja

Tabel 4.1 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan Lalu Lintas	Frekuensi	Persentase (%)
Pernah	346	67,6
Tidak Pernah	166	32,4
Jumlah	512	100

Berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas pada remaja di wilayah Rantauprapat sebesar 346 (67,6%). Sedangkan remaja yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 166 (32,4%).

Tabel 4.2 Distribusi Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Jenis Kecelakaan Lalu Lintas	Frekuensi	Persentase (%)
Tunggal	339	66,2
Motor	148	28,9
Mobil	5	1,0
Lainnya	20	3,9
Jumlah	512	100

Berdasarkan tabel 4.2 menunjukkan bahwa jenis kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi pada remaja yaitu kecelakaan tunggal adalah sebesar 339 (66,2%). Sedangkan jenis kecelakaan lalu lintas yang paling sedikit dialami oleh remaja yaitu kecelakaan mobil sebesar 5 (1,0%).

Tabel 4.3 Distribusi Bagian Tubuh Yang Cidera

Bagian Tubuh Yang Cidera	Frekuensi	Persentase (%)
Kepala	15	2,9
Badan	61	11,9
Kaki	436	85,2
Jumlah	512	100

Berdasarkan tabel 4.3 menunjukkan bahwa bagian tubuh yang cidera akibat kecelakaan lalu lintas yang dialami remaja paling sering dijumpai pada kaki sebesar 436 (85,2%). Sedangkan bagian tubuh yang cidera akibat kecelakaan lalu lintas yang jarang dialami remaja pada bagian kepala sebesar 15 (2,9%).

4.1.3 Gambaran Distribusi Faktor Risiko

Tabel 4.4 Distribusi Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Skala**Kategorik**

Variabel	Frekuensi	Persentase
Usia		
<17 Tahun	87	17,0
≥ 17 Tahun	425	83,0
Jenis Kelamin		
Pria	199	38,9
Wanita	313	61,1
Pendidikan		

SMP – SMA	245	47,9
Perguruan Tinggi	267	52,1
Pengalaman		
berkendara		
Pernah	313	61,1
Tidak pernah	199	38,9
SIM		
Ada	238	46,5
Tidak ada	274	53,5
Menggunakan		
APD		
Pernah	443	86,5
Tidak pernah	69	13,5
Komponen		
Pendukung		
Pernah	219	42,8
Tidak pernah	293	57,2
Izin orang tua		
Ada	378	73,8
Tidak ada	134	26,2

Berdasarkan tabel 4.5 diketahui bahwa, mayoritas kecelakaan pada remaja ≥ 17 Tahun, kebanyakan dari responden berjenis kelamin perempuan, dengan yang pernah

mengalami pengalaman berkendara sebanyak 313 responden, memiliki SIM untuk berkendara, menggunakan APD, menggunakan komponen pendukung sepeda motor dan izin orang tua.

4.1.4 Determinan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Tabel 4.5 Hubungan Usia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Usia	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p</i> - <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
<17 Tahun	38	43,7	49	56,3	0,000	3,395 (2,113-5,454)
≥ 17 Tahun	308	72,5	117	27,5		

Berdasarkan tabel 4.6, proporsi usia ≥ 17 tahun mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 72,5%, lebih tinggi dibandingkan proporsi usia < 17 tahun yang mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 43,7%. Hasil uji statistic menyatakan terdapat hubungan usia terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$. Remaja yang berusia ≥ 17 tahun memiliki besar risiko 3,395 kali lebih besar dari pada yang memiliki remaja yang berusia < 17 tahun.

Tabel 4.6 Hubungan Jenis Kelamin Terhadap Kecelakaan Lalu lintas

Jenis Kelamin	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-</i> <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Pria	145	72,9	54	27,1	0,042	0,668 (0,453-0,986)
Wanita	201	64,2	112	35,8		

Berdasarkan tabel 4.7, proporsi jenis kelamin pria yang mengalami kecelakaan sebesar 72,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi wanita yang mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 64,2%. Hasil uji statistik menyatakan terdapat hubungan jenis kelamin terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,042$. Remaja yang berjenis kelamin pria memiliki besar risiko 0,668 kali lebih besar dari pada remaja yang berjenis kelamin wanita.

Tabel 4.7 Hubungan Pendidikan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Pendidikan	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-</i> <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
SMP- SMA	114	46,5	131	53,5	0,000	7,617 (4,930-11,770)
Perguruan Tinggi	232	86,9	35	13,1		

Berdasarkan tabel 4.8 ,proporsi pendidikan perguruan tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 86,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi pendidikan SMP – SMA yang mengalami kecelakaan lalu lintas hanya sebesar 46,5%. Hasil uji

statistic menyatakan terdapat hubungan pendidikan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$. Remaja yang tingkat pendidikan perguruan tinggi memiliki besar risiko 7,617 kali lebih besar dari pada yang tingkat pendidikan SMP-SMA.

Tabel 4.8 Hubungan Pengalaman Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Pengalaman Berkendara	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Pernah	222	70,9	91	29,1	0,042	0,0678
Tidak Pernah	124	62,3	75	37,7		(0,465-0,988)

Berdasarkan tabel 4.9, proporsi yang pernah mengalami pengalaman melanggar lalu lintas saat berkendara mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 70,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi tidak pernah mengalami pengalaman pelanggaran lalu lintas saat berkendara hanya 62,3%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan pengalaman berkendara terhadap kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,042$. Remaja yang pernah mengalami pengalaman melanggar lalu lintas saat berkendara memiliki besar risiko 0,0678 kali lebih besar dari pada yang tidak pernah mengalami pengalaman berkendara.

Tabel 4.9 Hubungan Kepemilikan SIM Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

SIM	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-</i> <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Ada	136	49,6	138	50,4	0,000	7,610 (4,804-12055)
Tidak ada	210	88,2	28	11,8		

Berdasarkan tabel 4.10, proporsi tidak memiliki SIM mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 88,2% lebih tinggi dibandingkan proporsi yang memiliki SIM mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 49,6%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM terhadap kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$. Remaja yang tidak memiliki SIM besar risiko 7,610 kali lebih besar dari pada yang memiliki SIM.

Tabel 4.10 Hubungan Penggunaan APD Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

APD	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-</i> <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Pernah	307	69,3	136	30,7	0,035	0,576 (0,343-0,966)
Tidak Pernah	39	56,5	30	43,5		

Berdasarkan tabel 4.11, proporsi pernah tidak menggunakan APD mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 69,3% lebih tinggi dibandingkan proporsi tidak pernah

tidak menggunakan APD mengalami kecelakaan lalu lintas hanya sebesar 56,5%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara Penggunaan APD terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,035$. Remaja yang pernah tidak menggunakan APD berisiko 0,576 kali lebih besar dari yang menggunakan APD.

Tabel 4.11 Hubungan Komponen Pendukung Sepeda Motor Terhadap Kecelakaan Kerja

Komponen pendukung	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Pernah	122	55,7	97	44,3	0,000	2,581 (1,766-3,772)
Tidak pernah	224	76,5	69	23,5		

Berdasarkan tabel 4.12, proporsi tidak pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 76,5% lebih tinggi dibandingkan proporsi pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 55,7%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara penggunaan komponen pendukung terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$. Remaja yang tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor berisiko 2,581 kali lebih besar dari yang menggunakan komponen pendukung.

Tabel 4.12 Hubungan Izin Orang Tua Terhadap Kecelakaan Kerja

Izin Orang Tua	Kecelakaan Lalu Lintas				<i>p-</i> <i>Value</i>	OR (95% CI)
	Pernah		Tidak Pernah			
	N	%	N	%		
Ada	80	59,7	54	40,3	0,023	1,603 (1,064-2,415)
Tidak ada	266	70,4	112	29,6		

Berdasarkan tabel 4.13, proporsi tidak ada izin orang tua yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 70,4% lebih besar dibandingkan proporsi ada izin orang tua yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 59,7%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara izin orang tua terhadap kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,023$.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Pengaruh Usia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Berdasarkan hasil penelitian, dapat dilihat bahwa proporsi remaja dengan usia ≥ 17 tahun (72,5%) lebih banyak dari pada remaja dengan usia < 17 tahun (43,7%). Hasil uji statistic mentakan bahwa variabel usia signifikan mempengaruhi kecelakaan lalu lintas pada remaja di wilayah Rantauprapat dengan nilai $p=0,000 < (\alpha = 0,05)$.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Oktavianus Lede Ngongo, Noorce C. Berek , Anna Heny Talahatu (2019) di Sumba Barat, bahwa ada hubungan yang signifikan antara usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,004 < (\alpha = 0,05)$.

Usia mempunyai pengaruh yang penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Golongan umur remaja akhir mempunyai kecenderungan yang lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan golongan umur remaja awal mempunyai reaksi dan kegesitan yang lebih tinggi. Umur merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, hal ini disebabkan karena semakin lanjut usia seseorang tingkat produktifitasnya semakin menurun demikian pula seseorang yang berusia muda belum mempunyai mental dan karakter yang baik dalam menyikapi keadaan di sekitar lingkungannya(Nastiti. N.A., 2017.)

Menurut Hurlock (1990) dalam M.Farid (2016) membagi fase remaja menjadi masa remaja awal dengan usia antara 13-17 tahun dan masa remaja akhir usia antara 17-18 tahun. Masa remaja awal dan akhir menurut Hurlock memiliki karakteristik yang berbeda dikarenakan pada masa remaja akhir individu telah mencapai transisi perkembangan yang lebih mendekati dewasa.

Menurut Desmita (2011) masa remaja ditandai dengan sejumlah karakteristik penting yang meliputi pencapaian hubungan yang matang dengan teman sebaya, dapat menerima dan belajar peran sosial sebagai pria atau wanita dewasa yang dijunjung tinggi oleh masyarakat, menerima keadaan fisik dan mampu menggunakannya secara efektif, mencapai kemandirian emosional dari orang tua dan orang dewasa lainnya, memilih dan mempersiapkan karier dimasa depan sesuai dengan minat dan kemampuannya, mengembangkan sikap positif terhadap pernikahan hidup berkeluarga dan memiliki anak, mengembangkan keterampilan intelektual dan konsep-konsep yang diperlukan sebagai warga negara, mencapai

tingkah laku yang bertanggung jawab secara sosial dan memperoleh seperangkat nilai dan sistem etika sebagai pedoman dalam bertingkah laku.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa remaja dengan usia ≥ 17 tahun lebih sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Peneliti berasumsi usia dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas karena hal ini menunjukkan bahwa pola pikir yang digunakan menjadi dasar penentuan perilaku seseorang. Dalam Islam terdapat pepatah yang saling berkaitan antara umur dengan pola pikir dan dimana hal tersebut juga memiliki kaitan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas, yang aritnya :

اللَّهُ الَّذِي خَلَقَكُمْ مِنْ ضَعْفٍ ثُمَّ جَعَلَ مِنْ بَعْدِ ضَعْفٍ قُوَّةً ثُمَّ جَعَلَ مِنْ بَعْدِ قُوَّةٍ ضَعْفًا وَشَيْبَةً يَخْلُقُ مَا يَشَاءُ
وَهُوَ الْعَلِيمُ الْقَدِيرُ

Allah, Dialah yang menciptakan kamu dari keadaan lemah, kemudian Dia menjadikan (kamu) sesudah keadaan lemah itu menjadi kuat, kemudian Dia menjadikan (kamu) sesudah kuat itu lemah (kembali) dan beruban. Dia menciptakan apa yang dikehendaki-Nya dan Dialah Yang Maha Mengetahui lagi Maha Kuasa. [QS: ar-Rum ayat 54]

Pada kalimat ayat diatas dapat disimpulkan bahwa ada kaitannya usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Di dalam islam ALLAH sudah membagi usia manusia dalam tiga fase dan di setiap fasenya menentukan tindakan dan perilaku yang di lakukan oleh manusia. Maka ketika manusia berada pada salah satu fase tersebut hendaknya manusia itu dapat mengambil tindakan dan perilaku secara baik.

4.2.2 Pengaruh Jenis Kelamin Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Pada penelitian ini jumlah remaja dengan proporsi jenis kelamin pria sebanyak 199 orang (38,9%) dan remaja yang berjenis kelamin wanita sebanyak 313 orang (61,1%). Remaja yang berjenis kelamin pria yang mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 72,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi remaja wanita yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas mengalami hanya 64,2%. Pada hasil uji statistik terdapat hubungan antara jenis kelamin terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,042$.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Fitria Ratnasari Lucky T. Kumaat (2014) di Manado, bahwa secara statistik ada hubungan yang signifikan jenis kelamin terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,016$.

Dari hasil yang di dapat bahwa, jenis kelamin juga menjadi bahan pertimbangan terhadap interpretasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena para individu pengguna jalan raya, cenderung 7 lebih banyak pria dari pada wanita sehingga kecelakaan lalu lintas cenderung lebih banyak terjadi pada laki-laki (Sanrianika, 2008). Pria dan wanita cenderung memiliki orientasi sikap dan perilaku yang berbeda, sebagian didasarkan pada unsur genetik dan sebagian pada praktik sosialisasi (Kotler dan Keller, 2007: 305). Gender adalah segala sesuatu yang diasosiasikan dengan jenis kelamin seseorang, termasuk juga peran, tingkah laku, preferensi, dan atribut lainnya yang menerangkan budaya tertentu menurut Baron dan Byrne (dalam Prijatna, 2012:28).

Dalam agama Islam kita sebagai umat diwajibkan untuk mencari nafkah dengan bekerja, hal ini terdapat dalam Al Quran surah Al-Hujarat ayat ke 13 yang artinya :

يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّا خَلَقْنَاكُمْ مِنْ ذَكَرٍ وَأُنْثَىٰ وَجَعَلْنَاكُمْ شُعُوبًا وَقَبَائِلَ لِتَعَارَفُوا ۗ إِنَّ أَكْرَمَكُمْ عِنْدَ اللَّهِ أَتَقْوَاهُ ۗ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ

عَلِيمٌ خَبِيرٌ

“Hai manusia sesungguhnya kami menciptakan kamu dari seorang laki-laki dan seorang perempuan dan menjadikan kamu berbangsabangsa dan bersuku-suku supaya kamu saling kenal-mengenal. Sesungguhnya orang yang paling mulia diantara kamu di sisi Allah adalah orang yang paling bertakwa diantara kamu (Al-Hujarat:13).”

Ayat tersebut memberikan gambaran kepada kita tentang persamaan antara laki-laki dan perempuan baik dalam hal ibadah (dimensi spiritual) maupun dalam aktivitas sosial (urusan karier profesional). Ayat tersebut juga sekaligus mengikis tuntas pandangan yang menyatakan bahwa antara keduanya terdapat perbedaan yang memarginalkan salah satu diantara keduanya. Termasuk dalam hal berperilaku saat berkendara remaja berjenis kelamin laki laki biasanya lebih berani untuk melakukan pelanggaran lalu lintas dari pada remaja berjenis kelamin wanita.

4.2.3 Pengaruh Pendidikan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Proporsi pendidikan tingkat perguruan tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 86,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi pendidikan SMP – SMA yang mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 46,5%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan pendidikan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Raditya Ariwibowo (2013) di Kecamatan Banyuwangi, bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pendidikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,014$.

Menurut teori Notoatmodjo bahwa pendidikan adalah proses seseorang mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk-bentuk tingkah laku lainnya dalam masyarakat tempat ia hidup, proses sosial yakni orang dihadapkan pada pengaruh lingkungan yang terpilih dan terkontrol, sehingga dia dapat memperoleh atau mengalami perkembangan kemampuan sosial dan kemampuan individu yang optimal.

Pendidikan merupakan faktor yang penting bagi setiap manusia. Pendidikan adalah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran. Tujuan pendidikan agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, dan negara (UU RI No. 20 Th. 2003, tentang SISDIKNAS).Dimiyanti dan Mudjiono (2009) mengemukakan bahwa pendidikan dapat meningkatkan kemampuan seseorang pada ranah kognitif, afektif dan psikomotorik. Ranah kognitif mencakup pengetahuan, pemahaman, dapat menerapkan, melakukan analisis, sintesis, dan mengevaluasi. Ranah afektif meliputi melakukan penerimaan, partisipasi, menentukan sikap, mengorganisasi, dan membentuk pola hidup. Ranah psikomotorik berupa kemampuan untuk mempersepsi, bersiap diri, dan gerakan-gerakan. Masyarakat yang berpendidikan akan memiliki pengetahuan yang lebih tentang longsorlahan, dapat menentukan sikap dan mampu bersiap diri serta melakukan gerakan-gerakan untuk mengurangi risiko dan kejadian longsorlahan.

Dalam Islam kita dianjurkan untuk menuntut ilmu setinggi-tingginya agar memiliki pikiran, hal tersebut terdapat dalam Hadist Riwayat Ahmad yang berbunyi :

مَنْ أَرَادَ الدُّنْيَا فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ، وَمَنْ أَرَادَ الْآخِرَةَ فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ، وَمَنْ أَرَادَهُمَا فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ

Artinya : "Barangsiapa yang hendak menginginkan dunia, maka hendaklah ia menguasai ilmu. Barangsiapa menginginkan akhirat, hendaklah ia menguasai ilmu. Dan barang siapa yang menginginkan keduanya (dunia dan akhirat), hendaklah ia menguasai ilmu." (HR. Ahmad).

Islam menjunjung tinggi ilmu pengetahuan, di dalam Al Quran kerap kali ditemukan seruan agar manusia mau berpikir dan mengolah kemampuan akal. Islam juga bisa disebut sebagai agama pendidikan, segala ajaran yang terkandung di dalamnya akan mengantarkan manusia untuk beranjak dari kegelapan menuju cahaya yang terang benderang. Maka dari itu hadist tersebut sejalan dengan penelitian ini dikarenakan dengan adanya ilmu pengetahuan maka para pengendara mampu memilih mana hal yang akan mengantarkan ke dalam tindakan berbahaya yang menyebabkan kejadian kecelakaan lalu lintas.

4.2.4 Pengaruh Pengalaman Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja

Berdasarkan hasil uji statistik, proporsi yang pernah mengalami pengalaman melanggar lalu lintas saat berkendara mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 70,9% lebih tinggi dibandingkan proporsi tidak pernah mengalami pelanggaran lalu lintas saat berkendara hanya 62,3%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan pengalaman berkendara terhadap kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,042$. Pengalaman berkendara yang dialami dalam penelitian ini merupakan pengalaman pengendara dalam melakukan pelanggaran lalu lintas.

Heck dan Carlos (2006) dalam Lovely Lady, dkk (2020) menjelaskan bahwa ancaman risiko akan keselamatan dalam berkendara pada para pengendara muda tidak terlepas dari minimnya pengalaman berkendara yang dimiliki. Sebagai pengendara pemula, pengalaman dalam berkendara menjadi kendala yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Hal ini karena pengalaman dalam berkendara

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Lovely Lady, Lisan Auliya Rizqandini, Dyah Lintang Trenggonowati (2019) di kota Cilagon p value = $0,000 < \alpha = 0,05$. Hal tersebut diketahui bahwa pengendara dengan pengalaman pelanggaran lalu lintas lebih berpotensi untuk menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Peters (2006) menyebutkan bahwa human error adalah suatu penyimpangan dari standar performansi yang telah ditentukan sebelumnya sehingga menyebabkan adanya penundaan akibat dari kesulitan, masalah, insiden, dan kegagalan. Human error dapat di definisikan sebagai keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang mengurangi atau berpotensi mengurangi efektivitas, keselamatan atau performa sistem.

Dalam agama Islam kita sebagai umat Islam diwajibkan untuk menaati segala peraturan yang ada, hal ini terdapat dalam Al Quran QS An Nisa/59.

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولَى الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ
وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya : "*Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat*

tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya." (Qs. An - Nisa : 59)

Dalam ayat di atas dijelaskan bahwa Allah SWT sudah memerintahkan kepada kita untuk mentaati ALLAH beserta Rasul-NYA , juga para ulil amri yang ada di antara kita. Ulil amri yang dimaksud pada ayat di atas adalah pemimpin yang berwenang untuk menjaga ketertiban masyarakatnya. Oleh karena itu, wajib bagi kita sebagai umat manusia untuk menaati segala peraturan yang sudah di tetapkan oleh pemimpin yang ada.

4.2.5 Pengaruh kepemilikan SIM Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas pada

Remaja

Berdasarkan hasil uji statistik, variabel kepemilikan SIM signifikan mempengaruhi kecelakaan lalu lintas $p = 0,000 < (\alpha = 0,05)$, risiko kecelakaan yang tidak memiliki SIM lalu lintas pada remaja dengan tingkat pengetahuan rendah 8 kali lebih besar dibandingkan dengan remaja yang memiliki SIM (OR=7,610 ; 95%CI 4,804-12055). Pada hasil penelitian ini menunjukkan bahwa remaja yang tidak memiliki SIM maka akan semakin tinggi risiko kecelakaan lalu lintas begitu juga sebaliknya.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Andi Balladho Aspat Colle, Pitrah Asfian, Wa Ode Sitti Nur Zalmariah Andisiri (2016) di kabupaten Kolaka dengan nilai $p = 0,041 < 0,05$ maka secara statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kepemilikan SIM pada pengendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Kepemilikan SIM C pada remaja setidaknya akan mempengaruhi perilaku safety riding mereka. Penelitian di Amerika Serikat mengemukakan bahwa remaja yang telah memiliki SIM akan cenderung berperilaku safety riding yang baik pada masa awal kepemilikan SIMnya. Ada beberapa faktor yang menyebabkan remaja mengendarai sepeda motor tanpa dilengkapi SIM C antara lain: Faktor internal; 1) kepribadian, 2) sistem nilai ekonomis. Faktor Eksternal; 1) tidak adanya sanksi yang tegas dari petugas kepolisian karena hanya dilakukan teguran dan pengarahan disekolah tetapi tidak ditindaklanjuti dengan sanksi berupa tilang. 2) orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi anaknya mengemudikan sepeda motor walaupun tidak dilengkapi SIM C. 3) kebiasaan masyarakat membiarkan atau tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan siswa yang sudah jelas melanggar undang-undang lalu lintas. 4) kondisi lingkungan alam dari letak wilayah, domisili dan tempat tinggal turut mempengaruhi perilaku siswa mengemudikan sepeda motor tanpa SIM 5) kondisi ekonomi masyarakat yang turut mempengaruhi perilaku dengan menyediakan sarana parkir

Mengenai kepemilikan SIM juga merupakan salah satu aturan yang sudah ditetapkan oleh negara, Islam adalah agama yang menganjurkan untuk menaati segala peraturan yang ada. Allah SWT telah berfirman dalam Al Quran surah Al- Maidah ayat 49 yang artinya:

وَأَنِ احْكُم بَيْنَهُم بِمَا أَنْزَلَ اللَّهُ وَلَا تَتَّبِعْ أَهْوَاءَهُمْ وَاحْذَرْهُمْ أَنْ يَفْتِنُوكَ عَنْ بَعْضِ مَا أَنْزَلَ اللَّهُ إِلَيْكَ فَإِنْ تَوَلَّوْا
فَاعْلَمْ أَنَّمَا يُرِيدُ اللَّهُ أَنْ يُصِيبَهُمْ بِبَعْضِ ذُنُوبِهِمْ وَإِنَّ كَثِيرًا مِّنَ النَّاسِ لَفَاسِقُونَ

"dan hendaklah kamu memutuskan perkara di antara mereka menurut apa yang diturunkan Allah, dan janganlah kamu mengikuti hawa nafsu mereka. Dan berhati-

hatilah kamu terhadap mereka, supaya mereka tidak memalingkan kamu dari sebahagian apa yang telah diturunkan Allah kepadamu. Jika mereka berpaling (dari hukum yang telah diturunkan Allah), maka ketahuilah bahwa sesungguhnya Allah menghendaki akan menimpakan mushibah kepada mereka disebabkan sebahagian dosa-dosa mereka. Dan sesungguhnya kebanyakan manusia adalah orang-orang yang fasik." (Qs. Al - Maidah : 49)

Pada ayat di atas Allah sangat menegaskan dalam perintah untuk menaati segala hokum yang ada. Dan Allah menjajikan bagi siapa yang tidak dapat mentaati segala hokum yang ada maka dia termasuk orang yang berdosa dan fasik. Dalam kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas, peraturan yang sudah dibuat untuk pengendara bahwa pengendara wajib memiliki SIM untuk dapat mengendarai sepeda motor merupakan salah satu upaya untuk meminimalisirkan kejadian kejadian yang tidak di ingin ketika pengendara berada di jalan raya.

4.2.6 Pengaruh penggunaan APD Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Pada penelitian ini proporsi remaja yang pernah tidak menggunakan APD mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 69,3% lebih tinggi dibandingkan proporsi tidak pernah tidak menggunakan APD mengalami kecelakaan lalu lintas hanya sebesar 56,5%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara Penggunaan APD terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,035$. Remaja yang pernah tidak menggunakan APD berisiko 0,576 kali lebih besar dari yang menggunakan APD. Dari hasil penelitian yang dilakukan, ditemukan bahwa penggunaan alat keselamatan diri pada pengendara dapat mempengaruhi kejadian

kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sehingga ketika pengendara selalu menggunakan alat keselamatan maka pengendara akan terjaga dari kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Mahfud (2013) di Yogyakarta bahwa ada hubungan yang signifikan antara penggunaan alat keselamatan terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,036$. Penggunaan alat keselamatan diri bagi pengendara sangatlah penting hal ini dapat mengurangi resiko akibat kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

Dalam Islam terdapat ayat Al Quran yang menganjurkan agar kita menjaga keselamatan diri pada surah At Tahrir ayat 6 yang artinya :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا قُوا أَنْفُسَكُمْ وَأَهْلِيكُمْ نَارًا وَقُودُهَا النَّاسُ وَالْحِجَارَةُ عَلَيْهَا مَلَائِكَةٌ غِلَاظٌ شِدَادٌ لَا يَعْصُونَ
اللَّهَ مَا أَمَرَهُمْ وَيَفْعَلُونَ مَا يُؤْمَرُونَ

“Hai orang-orang yang beriman, peliharalah dirimu dan keluargamu dari api neraka yang bahan bakarnya adalah manusia dan batu; penjaganya malaikat-malaikat yang kasar, yang keras, yang tidak mendurhakai Allah terhadap apa yang diperintahkan-Nya kepada mereka dan selalu mengerjakan apa yang di perintahkan (At-Tahrir:6).”

Dari ayat ini Allah sudah memerintahkan kepada kita untuk selalu menjaga keselamatan diri kita. Allah juga menganjurkan kita untuk menjaga atau mengajak sesama umat Islam lainnya untuk menjaga kelematan dirinya. Baik dalam bentuk perbuatan maupun dalam bentuk perkataan agar kita semua terhindar dari segala marabahaya.

4.2.7 Pengaruh Penggunaan Komponen Pendukung Sepeda Motor Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Pada penelitian ini proporsi remaja yang tidak pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 76,5% lebih tinggi dibandingkan proporsi pernah tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 55,7%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara penggunaan komponen pendukung terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,000$. Remaja yang tidak menggunakan komponen pendukung sepeda motor beresiko 2,581 kali lebih besar dari yang menggunakan komponen pendukung.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Deistania Maharani (2016) di Rawamangun, yang menyatakan bahwa ada hubungan antara penggunaan komponen pendukung sepeda motor dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,003$. Alat komponen pendukung sepeda motor menjadi salah satu factor penyebab kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Missal dalam penggunaan lampu sein ketika berbelok , jika pengendara tidak menggunakan lampu sein maka pengendara yang ada di belakang tidak akan tahu bahwa sepeda motor yang ada di depan hendak berbelok. Maka dari itu penggunaan komponen pendukung sepeda motor termasuk bagian penting dalam berkendara.

Dalam Islam tuntutan untuk bekerja dan berkarya dengan aman dan selamat dianjurkan oleh Rasulullah SAW, seperti dalam Hadist Riwayat Ibnu Majjah, yang berbunyi :

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

'Tidak boleh menimbulkan bahaya dan tidak boleh pula membahayakan orang lain' (HR. Ibnu Majjah. Kitab Al Ahkam 2340).

Penggalan kalimat tersebut memiliki makna bahwa kita sebagai manusia atau pengendara harus memiliki tindakan yang tidak menimbulkan bahaya bagi diri sendiri atau orang lain, maka dengan itu hadits tersebut sejalan dengan penelitian ini dikarenakan suatu tindakan atau perilaku positif seseorang mampu terhindar dari bahaya yang terdapat di jalan raya.

4.2.8 Pengaruh Izin Orang Tua Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Pada penelitian ini proporsi tidak ada izin orang tua yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 70,4% lebih besar dibandingkan proporsi ada izin orang tua yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas hanya 59,7%. Hasil uji statistik menyatakan bahwa terdapat hubungan antara izin orang tua terhadap kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p=0,023$.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Wahyu Maulana, Husni, Romi Asmara (2019) di Lhokshemawe. Yang menyatakan bahwa adanya kaitan antara izin orang tua dengan kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai $p= 0,002$. Izin orang tua merupakan factor penguat yang ada dalam penelitian ini. Sebagian besar remaja yang mengendarai sepeda motor melalui izin orang tua. Jika orang tua tidak tau kalau anaknya mengendarai sepeda motor dapat menyebabkan resiko kecelakaan lalu lintas.

Dalam Islam hendaklah kita menjaga keselamatan dan kesehatan juga di anjurkan untuk berperilaku baik terdapat pada Al-Quran surah Al-Baqarah ayat 195, yang berbunyi :

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ

Artinya :Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah, dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik (Q.S Al-Baqarah:195).

Ayat tersebut menjelaskan bahwa kita tidak memiliki pelindung terhadap keburukan yang dikehendaki Allah, yang berarti kita tidak bisa menghindar dari keburukan yang telah ditakdirkan oleh Allah, tetapi kita berhak untuk menjaga keselamatan dan kesehatan dari ancaman yang terjadi dalam segala sesuatunya, tetap berusaha untuk merubah keadaan. Sehingga hubungannya dalam Islam adalah sama-sama mengingatkan kita agar senantiasa berperilaku aman dan sehat dalam bekerja dimanapun kita berada.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Remaja yang merasakan kecelakaan lalu lintas banyak disebabkan oleh kelalaian pengendara itu sendiri
2. Berdasarkan hasil uji *chi square* diperoleh nilai Asymp. Sig (2-tailed) antara remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebesar 346 (67,6%) hal ini menunjukkan bahwa remaja yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas lebih besar dibandingkan dengan remaja yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.
3. Berdasarkan hasil uji *chi square* didapatkan hasil yang signifikan antara factor predisposisi (usia, jenis kelamin, pendidikan, dan pengalaman) , factor penguat (kepemilikan SIM, komponen pendukung sepeda motor, alat keselamatan berkendara), dan factor penguat (izin orang tua).

B. Saran

1. Bagi Pengendara sepeda motor, hasil penelitian ini dapat menjadi pembelajaran untuk lebih memperhatikan sikap dan perilaku pada saat berkendara untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas yang akan membahayakan diri kita sendiri juga membahayakan orang lain. Dan diharapkan agar lebih menaati segala peraturan yang telah ditetapkan. Seperti pepatah islam yang mengatakan : "*Laa tahtaqir syai`an shaghiiran muhtaqaran. Farubbamaa asaaalati ad-damaal-ibaru.*" (Al-Mahfudzat).

"Janganlah meremehkan hal-hal kecil yang terhina. Bahkan sebuah jarum kecilpun mampu membuat kita berdarah."

2. Bagi Akademis, untuk bahan bacaan dan referensi dalam pembelajaran maka disarankan untuk memperhatikan hal-hal yang menjadi kelemahan dalam penelitian ini.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya untuk memperhatikan hal-hal yang menjadi kelemahan dalam penelitian ini, dan dapat memperhatikan faktor-faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada remaja. Karena penelitian ini dilakukan pada masa pandemic covid 19. Maka penelitian memerlukan perbaikan di penelitian selanjutnya. Diharapkan juga penelitian ini dapat menjadi salah satu sumber data tambahan untuk penelitian kecelakaan lalu lintas pengendara roda dua pada remaja.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhanudin, Y. Ekawati. Wahyuni, I. 2017. *Analisis Perilaku Safety Riding pada Warga Kampung Safety di Kelurahan Pandean Lamper Kota Semarang*. Vol. 5 No.3
- Diananda Amita. 2018. *Psikologi Remaja dan Permasalahannya*. Vol.1 No. 1
- The Globe Journal. *Jumlah Motor di Indonesia Capai 50 Juta Unit*, <http://theglobaljournal.com/social/jumlah-motor-di-indonesia-capai-50-juta-unit/index.php>. diakses tanggal 19 Januari 2013
- Arizona Online Defensive Driving. *Driver Attitude and Behavior*, www.arizonadriver.com. diakses tanggal 5 Februari 2013
- James SL, Lucchesi LR, Bisignano C, dkk. *Morbiditas dan mortalitas akibat kecelakaan di jalan: hasil dari Global Burden of Disease Study 2017*. *Inj Prev* 2020; 1–11.
- Clarke DD, Lingkungan P, Bartle C, dkk. *Peran pengendara sepeda motor dan perilaku pengemudi lainnya dalam dua jenis kecelakaan serius di Inggris*. *Accid Anal* Sebelumnya. Epub sebelum cetak 2007. DOI: 10.1016 / j.aap.2007.01.002.
- Mahawati, Eni. &, Prasetya, Jaka. 2013. *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja di Semarang*. Universitas Dian Nuswontor.
- Kurniasih, Dewi. Aminputranto, Wibowo. 2014. *Analisis Perilaku dan Lingkungan Berkendara Sepeda motor pada Pelajar SMA di Surabaya untuk Menentukan Metode Sosialisasi dan Pembelajaran Safety Riding yang Efektif*. Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya.
- WHO. 2015. *Child Development and Motorcycle Safety*. New Delhi: SEARO Library, WHO, Regional Office For South- East Asia

Notoatmodjo, Soekidjo. 2007. *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*. Jakarta: Rineka Cipta

Effendi, F., & Makhfudli. (2009). *Keperawatan dan Kesehatan Komunitas Teori dan Praktik dalam Keperawatan*. Jakarta: Salemba Merdika

Bensley, Robert J & Fisher Jodi Broknis. 2008. *Metode Pendidikan Kesehatan Masyarakat Edisi 2*. Jakarta: EGC

Pamungkas, N. S. 2014. *Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan dalam Upaya Mencegah Kecelakaan di Jalan Raya*. Teknis vol.9 No.1,13-18

Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

Rosolino, V. et al., 2014. *Road Safety Performance Assessment: A New Road Network Risk Index For Into Mobility* vol.111. Social and Behavioral Sciences, 624-633

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UNICEF. 2011. *The State of The World Childern 2011 (Adolescence: An Age of Opportunity)*. New York: UNICEF

Hildiario, Billy. 2015. *Service Riding Course Free*. Kudus: Satlantas Polres Kudus

Gunarsa, Singgih D. 2008. *Psikologi Praktis: Anak, Remaja dan Keluarga*. Jakarta: Gunung Mulia

Kartika, Metta. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok (Menggunakan Data Kecelakaan Polres Depok Tahun 2008)*. Keselamatan dan Kesehatan Kerja Ui Depok

Ali, Muh. Akbar. 2014. *Tinjauan Kriminologis terhadap Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan oleh Remaja (Studi Kasus di Wilayah Hukum Polres Pangkep tahun 2013-2014)*. Skripsi. Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar

Maharani, Deistania. 2016. *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016*. Skripsi. Fakultas Kedokteran dan Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta

Ridho, Muhammad. 2012. *Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara dengan Perilaku Pemakaian Helm pada Mahasiswa Universitas Indonesia Depok Tahun 2012*. Skripsi. Depok: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia

Perhubungan Darat, Direktorat Jendral (2009). *Kelalaian Berkendara, Faktor Terbesar Kecelakaan di Jalan Raya*.

Kamus Besar Bahasa Indonesia

Ariwibowo, Raditya. 2013. *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. (Online) 2. (1), [diakses 27 oktober 2015], hal 4.

Ngongo Lede OKtavianus, Berek C Noorce, Talahatu Heny Anna. 2019. *Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Sumba Barat*. *Journal of Public Health*. Vol 1 Nomor 4 Desember 2019.

Ratnasari Fitria, T. Kumaat Lucky, Mulyadi. 2014. *Hubungan Karakteristik Remaja dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Komunitas Motor Sulut King Community (SKC) Manado*. Skripsi. Program Studi Ilmu Keperawatan Fakultas Kedokteran Universitas Sam Ratulangi.

Lady, Lovely, dkk. 2020. *Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor*. *Jurnal Teknologi*. Volume 12 No 1.

Azmi, Nurul. 2015. *Potensi Emosi Remaja dan Pengembangannya*. *Jurnal Pendidikan social*. Volume 2 No 1.

Andi Balladho Aspat Colle, dkk. 2016. *Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Siswa SMA Negeri Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016*. Jurnal Ilmiah Mahasiswa. Vol 1, No 3.

Mahfud. 2013. *Hubungan Antara Penggunaan Helm Standar dengan insiden Fraktur Tulang Muka dan Tulang Kepala*. Jurnal Ners dan Kebidanan Indonesia.

LAMPIRAN 1
INFORMED CONSENT
LEMBAR PENJELASAN PENELITIAN

NAMA PENELITI : AZMIATUSSAHLIAH
NIM : 0801163119
INSTANSI PENDIDIKAN : FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA
UTARA

Kepada Yth. Responden

Penelitian ini merupakan bagian dari skripsi sebagai salah satu syarat mendapatkan gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat. Tujuan dari penelitian ini adalah meneliti tentang “Pengaruh Penerapan Perilaku Keselamatan Pengendara Roda dua Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja di Rantauprapat”. Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sering menjadi berita umum dan utama di berbagai media. Kecelakaan Lalu lintas juga merupakan peristiwa yang tak terduga yang dapat menyebabkan kerugian pada pengendara.

Informasi dan identitas diri yang nantinya akan saudara isi dalam kuesioner ini akan terjamin kerahasiaannya dan tidak disebarluaskan serta tidak akan mempengaruhi penilaian terhadap pekerjaan saudara. Untuk itu, diharapkan agar saudara mengisi kuesioner ini dengan sebenar-benarnya karena kejujuran dari saudara dalam mengisi jawaban akan sangat mempengaruhi proses penelitian ini.

Atas partisipasinya dan kerjasamanya saya ucapkan terima kasih.

Pernyataan : Setelah mendengarkan penjelasan dari peneliti, maka saya dengan sukarela dan tanpa paksaan menyatakan bersedia menjadi responden dalam penelitian ini.

Medan, _____2020

Nama Responden

()

LAMPIRAN 2

KUESIONER PENELITIAN

Kepada responden yang terhormat, Pada kesempatan ini saya sangat mengharapkan kesediaan Saudara/Saudari untuk mengisi daftar pernyataan yang diajukan berdasarkan pendapat pribadi dari apa yang Saudara/Saudari rasakan dan alami sendiri. Anda tidak perlu khawatir akan benar atau salahnya jawaban yang diberikan. Perlu kami tambahkan bahwa identitas Saudara/Saudari akan dijamin kerahasiaannya dan hasil penelitian ini akan dimanfaatkan semata-mata untuk tujuan akademis. Atas kebaikan hati dan partisipasi yang telah Saudara/Saudari berikan, saya sampaikan terimakasih

Persetujuan setelah penjelasan

- Setelah membaca penjelasan diatas, saya bersedia mengisi kuesioner ini
- Saya tidak bersedia mengisi kuesioner ini

I. Data Responden

Berilah tanda silang (X) pada pilihan yang sesuai dengan data diri Anda.

Nama responden :

Usia : Tahun

Alamat :

Jenis Kelamin :

- a Pria
- b Wanita

Tingkat Pendidikan :

- a SD
- b SMP – SMA
- c Perguruan Tinggi

Apakah anda memiliki SIM ? :

- a. Ya , saya memliki SIM

b. Tidak, saya tidak memiliki SIM

II. Bagian 2

Apakah anda pernah melakukan pelanggaran lalu lintas ?

- Pernah
- Tidak pernah

Pelanggaran lalu lintas apa yang pernah anda lakukan ?

- Menerobos lampu merah
- Tidak menggunakan helm saat berkendara
- Mengemudi dalam kecepatan tinggi
- Lainnya

Apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah ?

- Pernah
- Tidak pernah

Berapa kali anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor selama bersekolah ?

- 1 kali
- Lebih dari 1 kali

Apakah kejadian kecelakaan sepeda motor yang anda alami saat aktivitas bersekolah

(cth: pulang, pergi, mengerjakan tugas ,dll)

- Ya
- Tidak

Pada saat jenjang pendidikan apa anda mengalami kecelakaan sepeda motor ?

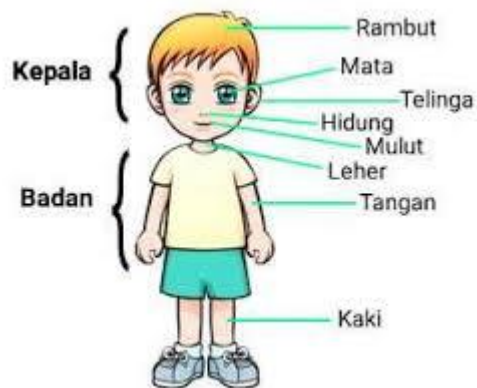
- SMP

- SMA

Jenis kecelakaan apa yang anda alami ?

- Tunggal
 Motor
 Mobil
 Lainnya

Bagian tubuh mana yang pernah mengalami luka akibat kecelakaan ?



- Kepala
 Badan
 Kaki

Dampak kecelakaan yang pernah anda alami ?

- Luka/ memar
 Fraktur/ patah tulang
 Lainnya (sebutkan :)

III. Tabel Resiko Saat Mengendarai Sepeda Motor

Jenis Pelanggaran	Pernah	Tidak pernah
Menerobos lampu merah		
Berjalan di atas trotoar		
Melawan arah		
Tidak menyalakan lampu sen ketika berbelok		
Tidak menyalakan lampu utama di siang hari		
Mengemudi dengan lebih dari satu penumpang		
Tidak pernah memeriksa kendaraan secara rutin		
Berkendara dengan melampaui batas kecepatan		
Menggunakan rem secara mendadak		
Makan, minum, dan merokok ketika mengendarai sepeda motor		
Menggunakan handphone ketika mengendarai sepeda motor		
Mendengarkan music ketika mengendarai sepeda motor		
Mengemudi saat mengantuk		
Mengemudi dalam keadaan mabuk		
Tidak menggunakan helm saat mengemudi		
Tidak menggunakan alat pelindung diri		
Mengemudi dengan ugal ugalan		

LAMPIRAN 3

Hasil Uji Statistik

SPSS Karakteristik Responden

Usia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < 17 tahun	87	17.0	17.0	17.0
> 17 tahun	425	83.0	83.0	100.0
Total	512	100.0	100.0	

jenis kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Pria	199	38.9	38.9	38.9
Wanita	313	61.1	61.1	100.0
Total	512	100.0	100.0	

tingkat pendidikan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid SMP-SMA	245	47.9	47.9	47.9
Perguruan tinggi	267	52.1	52.1	100.0
Total	512	100.0	100.0	

kepemilikan sim

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid tidak ada sim c	274	53.5	53.5	53.5
ada sim c	238	46.5	46.5	100.0
Total	512	100.0	100.0	

pengalaman berkendara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Pernah	313	61.1	61.1	61.1
tidak pernah	199	38.9	38.9	100.0
Total	512	100.0	100.0	

alat keselamatan berkendara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Pernah	443	86.5	86.5	86.5
tidak pernah	69	13.5	13.5	100.0
Total	512	100.0	100.0	

komponen pendukung

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Pernah	219	42.8	42.8	42.8
tidak pernah	293	57.2	57.2	100.0
Total	512	100.0	100.0	

apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid tidak mendapat izin	134	26.2	26.2	26.2
ya, mendapat izin	378	73.8	73.8	100.0
Total	512	100.0	100.0	

SPSS Uji Chi Square

1. Usia

Crosstab

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah		Total
			tidak pernah	pernah	
Usia	< 17 tahun	Count	49	38	87

	% within usia	56.3%	43.7%	100.0%
> 17 tahun	Count	117	308	425
	% within usia	27.5%	72.5%	100.0%
Total	Count	166	346	512
	% within usia	32.4%	67.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	27.324 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	26.026	1	.000		
Likelihood Ratio	25.730	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	27.271	1	.000		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for usia (< 17 tahun / > 17 tahun)	3.395	2.113	5.454

For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	2.046	1.608	2.603
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	.603	.471	.771
N of Valid Cases	512		

2. Jenis Kelamin

Crosstab

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah		Total
			tidak pernah	pernah	
jenis kelamin	pria	Count	54	145	199
		% within jenis kelamin	27.1%	72.9%	100.0%
	wanita	Count	112	201	313
		% within jenis kelamin	35.8%	64.2%	100.0%
Total		Count	166	346	512
		% within jenis kelamin	32.4%	67.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	4.152 ^a	1	.042		
Continuity Correction ^b	3.766	1	.052		
Likelihood Ratio	4.206	1	.040		
Fisher's Exact Test				.043	.026
Linear-by-Linear Association	4.144	1	.042		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for jenis kelamin (pria / wanita)	.668	.453	.986
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	.758	.578	.995
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	1.135	1.008	1.277
N of Valid Cases	512		

3. Tingkat Pendidikan

Crosstab

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah	
			tidak pernah	pernah
tingkat pendidikan	SMP-SMA	Count	131	114
		% within tingkat pendidikan	53.5%	46.5%
	Perguruan tinggi	Count	35	232
		% within tingkat pendidikan	13.1%	86.9%
Total		Count	166	346
		% within tingkat pendidikan	32.4%	67.6%

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	94.991 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	93.158	1	.000		
Likelihood Ratio	99.237	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	94.805	1	.000		
N of Valid Cases	512				

pengalaman berkendara * apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah

Crosstabulation

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah		Total
			tidak pernah	pernah	
pengalaman berkendara	pernah	Count	91	222	313
		% within pengalaman berkendara	29.1%	70.9%	100.0%
	tidak pernah	Count	75	124	199
		% within pengalaman berkendara	37.7%	62.3%	100.0%
Total		Count	166	346	512
		% within pengalaman berkendara	32.4%	67.6%	100.0%

Risk Estimate

Value	95% Confidence Interval	
	Lower	Upper

Odds Ratio for tingkat pendidikan (SMP-SMA / Perguruan tinggi)	7.617	4.930	11.770
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	4.079	2.932	5.675
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	.536	.465	.617
N of Valid Cases	512		

4. Pengalaman Berkendara

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.121 ^a	1	.042		
Continuity Correction ^b	3.737	1	.053		
Likelihood Ratio	4.089	1	.043		
Fisher's Exact Test				.053	.027
Linear-by-Linear Association	4.113	1	.043		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval

		Lower	Upper
Odds Ratio for pengalaman berkendara (pernah / tidak pernah)	.678	.465	.988
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	.771	.602	.989
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	1.138	1.000	1.295
N of Valid Cases	512		

5. Kepemilikan SIM

Crosstab

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah	
			tidak pernah	pernah
kepemilikan sim	tidak ada sim c	Count	138	136
		% within kepemilikan sim	50.4%	49.6%
	ada sim c	Count	28	210
		% within kepemilikan sim	11.8%	88.2%
Total		Count	166	346
		% within kepemilikan sim	32.4%	67.6%

Chi-Square Tests

	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	86.615 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	84.862	1	.000		
Likelihood Ratio	92.887	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	86.446	1	.000		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for kepemilikan sim (tidak ada sim c / ada sim c)	7.610	4.804	12.055
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	4.281	2.965	6.181
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	.563	.495	.639
N of Valid Cases	512		

6. Komponen Pendukung

komponen pendukung * apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah
Crosstabulation

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah		Total
			tidak pernah	pernah	
komponen pendukung	pernah	Count	97	122	219
		% within komponen pendukung	44.3%	55.7%	100.0%
	tidak pernah	Count	69	224	293
		% within komponen pendukung	23.5%	76.5%	100.0%
Total		Count	166	346	512
		% within komponen pendukung	32.4%	67.6%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	24.611 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	23.673	1	.000		
Likelihood Ratio	24.533	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	24.563	1	.000		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for komponen pendukung (pernah / tidak pernah)	2.581	1.766	3.772
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	1.881	1.459	2.425
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	.729	.637	.833
N of Valid Cases	512		

apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor * apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah Crosstabulation

			apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah		Total
			tidak pernah	pernah	
apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda	tidak mendapat izin	Count	54	80	134
		% within apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor	40.3%	59.7%	100.0%
	ya, mendapat	Count	112	266	378

motor	izin	% within apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor	29.6%	70.4%	100.0%
Total	Count		166	346	512
		% within apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor	32.4%	67.6%	100.0%

7. Izin Orang tua

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2- sided)	Exact Sig. (2- sided)	Exact Sig. (1- sided)
Pearson Chi-Square	5.139 ^a	1	.023		
Continuity Correction ^b	4.664	1	.031		
Likelihood Ratio	5.026	1	.025		
Fisher's Exact Test				.031	.016
Linear-by-Linear Association	5.129	1	.024		
N of Valid Cases	512				

Risk Estimate

		95% Confidence Interval	
	Value	Lower	Upper

Odds Ratio for apakah anda mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai sepeda motor (tidak mendapat izin / ya, mendapat izin)	1.603	1.064	2.415
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = tidak pernah	1.360	1.051	1.761
For cohort apakah anda pernah mengalami kecelakaan sepeda motor saat bersekolah = pernah	.848	.728	.989
N of Valid Cases	512		

LAMPIRAN 4

Dokumentasi Lapangan



